

DU RECOURS DE TIERS DANS L'ASSURANCE SUR CORPS DE NAVIRES

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 8 Juin 1936, à 14 heures

PAR

J. F. CARLES

JURY DE LA THÈSE

Président : M. G. RIPERT, professeur

Suffragants { MM. PERCERON, *professeur*
Maurice PICARD, —

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^e et Ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

1936

Tous droits réservés

THÈSE POUR LE DOCTORAT



Digitized by the Internet Archive
in 2026

DU RECOURS DE TIERS DANS L'ASSURANCE SUR CORPS DE NAVIRES

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 8 Juin 1936, à 14 heures

PAR

J. F. CARLES

JURY DE LA THÈSE

Président : M. G. RIPERT, professeur

Suffragants { MM. PERCEROU, professeur
Maurice PICARD, —

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^{ie} et Ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^{ts})

1936

Tous droits réservés

***La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.***



INTRODUCTION

On entend par assurance sur corps de navires, l'assurance qui porte sur « le corps et quille du vaisseau, ses agrès, apparaux, armement et victuailles » ⁽¹⁾, auxquels il faut ajouter aujourd'hui les machines et les appareils de T.S.F., en notant que l'assurance ne porte plus sur les victuailles ni non plus sur l'armement, les navires n'ayant plus, en temps normal, d'artillerie. On l'oppose d'ordinaire à l'assurance sur facultés qui est relative aux marchandises transportées sur mer.

L'origine de l'assurance maritime est obscure, mais il est certain qu'elle remonte à une époque ancienne. L'opinion soutenue notamment par Loccenius ⁽²⁾ et Lynker ⁽³⁾ que les Romains la pratiquèrent est aujourd'hui complètement abandonnée, car ces auteurs n'invoquaient que des textes fort peu probants de littérateurs ou des textes du Digeste qui ne révèlent qu'une convention de se charger des risques du voyage maritime. Mais ce n'est pas dire que les Romains soient restés désarmés devant les multiples dangers que comportait alors toute expédition maritime : ils pouvaient déplacer les risques par l'emploi de la condition aléatoire « *Si navis ex Asia venerit* » ou en usant du *nauticum foenus*. Il ne faut pas voir dans ce pacte une « variété d'assurance », comme le font Cresp et Laurin ⁽⁴⁾, car le prêteur à la grosse est obligé d'avancer les fonds,

(1) Ordonnance de la Marine, du mois d'août 1681, art. 8, T. VI, L. III.

(2) De *juremaritimo*, lib. II, cap. V. paragr. 2.

(3) De *bodmeria*, paragraphe 39.

(4) Cours de droit maritime, T. II, p. 107.

alors que l'Assureur n'aura à les verser que si un sinistre se produit.

Les premiers textes qui parlent d'une convention d'assurance, sont ceux qu'écrivirent les Casuistes pour défendre le prêt à la grosse contre la Décrétale de 1234, par laquelle Grégoire IX le déclarait entaché d'usure. Pour le légitimer, ils durent le décomposer en deux, puis en trois contrats : une société, une vente et une convention d'assurance. A la même époque, on trouve des contrats d'assurance amalgamés à d'autres conventions depuis longtemps usitées : ainsi deux ventes-assurances de 1235 et de 1248, citées par Blancard ⁽⁵⁾. Toutefois, ce n'est qu'un siècle plus tard, en 1329, qu'on peut relever sur les actes notariés de Florence un texte mentionnant expressément la conclusion d'une assurance et le paiement d'une prime ⁽⁶⁾. Au point de vue législatif, les « Rôles d'Oléron », les lois de Westcapelle, les lois de Wisby et le Consulat de la Mer ne parlent pas de l'assurance ; il faut attendre l'Ordonnance de Barcelone de 1435, l'Ordonnance de Philippe de Bourgogne de 1458, et les « Statuts de Gênes » de 1498 et de 1523, pour avoir une réglementation à peu près complète. En France, le premier document officiel paraît être un Edit de Henri II de 1556, puis le « Guidon de la Mer » qui n'a trait qu'à l'assurance.

Au xv^e et au xvi^e siècles, l'assurance maritime est très couramment pratiquée, tant sur facultés que sur corps, car un voyage maritime est chose excessivement dangereuse : les navires construits en bois sont des voiliers fort lents qui ne peuvent guère lutter contre les éléments déchaînés, les instruments nautiques sont insuffisants, les cartes plus ou moins sûres, les guerres maritimes sont fréquentes et la piraterie est intense ; tout cela conduit le navire au naufrage ou à l'innavigabilité, sans compter la baraterie du capitaine et de l'équipage.

(5) *Documents inédits sur le commerce de Marseille*, T. II, p. 289, et T. II, p. 73.

(6) Mr E. SÉRIS : *Essais sur les Assurances Maritimes à Paris*, p. 4.

Examinons les risques que les assureurs prennent à leur charge. Prenons, par exemple, « les formes dans lesquelles doivent être faites les polices d'assurance sur les navires » de l'Ordonnance de la Contractation de Bilbao de 1560 :

« Nous prenons et courrons ledit risque, dans le présent voyage, pour toutes fortunes de mer, d'amis et d'ennemis, de feu, de vent, d'échouemens, de marques et contre-marques, représailles, arrêts de prince, seigneur ou communauté et de tous autres cas fortuits, prévus ou non prévus, qui, durant le présent voyage, arriveront audit navire et à ses appareaux, par quelque accident que ce soit, excepté celui de la baraterie du patron et celui de changement de voyage. »

Les assureurs couvrent donc tous les cas fortuits, c'est-à-dire « tous aultres périls et fortunes qui pourrayent advenir en quelque manière que ce soit et qu'on pourrait imaginer » et pour que l'assuré soit complètement garanti, les assureurs « se mettent en la propre place et lieu de l'assuré, pour le garantir de toutes pertes et dommages » (7), sauf la baraterie et le changement de voyage. Ce dernier risque ne tardera pas à être couvert d'office, tout au moins quand il y a changement forcé, car les lois ne prohibent pas aux assureurs de le prendre à leur charge : ainsi le « formulaire de la polisse d'asseurance suivant le Guidon de la Mer » (8) étant muet à son sujet, il est couvert. Le changement volontaire est compris dans la baraterie, puisqu'il est le fait du capitaine. La baraterie de patron fut pendant longtemps considérée comme un risque insusceptible d'assurance : le chapitre 46 de l'Ordonnance de Bilbao de 1560 a pour titre « Qu'on ne doit pas assurer la baraterie de patron », et l'article 4 du titre VII de l'Ordonnance de Philippe II pour les Pays-Bas de 1563, est ainsi conçu : « Il ne pourra

(7) « Teneur de la police d'Anvers », contenue dans l'Ordonnance de Philippe II, de 1563.

(8) *Us et coutumes de la mer*, de Estienne CLEIRAC, p. 67.

être fait d'assurance contre la baraterie, vol ou malversation du patron ou de l'équipage d'un navire ».

Le Guidon de la Mer ⁽⁹⁾ marque un progrès puisqu'il autorise les assureurs à s'en porter garants vis-à-vis des « marchands chargeurs ». Mais « si l'assurance est faite sur corps de nef, l'assureur n'est pas abstrait à la malversation, dol ou fraude du maître du navire, parce que le bourgeois qui se fait assurer a élu, et choisi pour agréable, la prud'homie et suffisance d'icelui » ⁽¹⁰⁾.

L'interdiction d'assurer la baraterie n'est pas la seule restriction édictée par le législateur. « Pour éviter abus et les grandes négligences qui se trouvent aux armateurs quand ils sont assurez de tout » ⁽¹¹⁾, le Guidon de la Mer décide, par l'article III du chapitre XV, que « le bourgeois se peut faire assurer, non seulement de la part qu'il a en la nef, mais aussi sur le prix que lui a coûté sa portion... au moyen ou pourveu qu'il se réserve courir le dixième ».

Aux xvii^e et xviii^e siècles, le développement de l'assurance maritime tend à donner une sécurité de plus en plus grande à l'assuré. L'assurance de la baraterie est devenue facultative ⁽¹²⁾, et est même normalement comprise dans la plupart des polices d'assurance, comme c'est le cas dans celle de Hambourg, citée dans la thèse de Martin Lucas Schele ⁽¹³⁾ :

« Les assureurs prennent à leurs risques les dangers de mer, de tempête et d'orage, de naufrage, d'échouement, d'abordage, de feu, de négligence et de fausse route, d'arrêts et molestations des rois, princes et républiques, de capture et de reddition, des reprësailles et confiscations, des spoliations de vive force des forbans et des pirates, des fautes du capitaine et de son équipage ou par tous autres cas et événements pensés ou non pensés. »

(9) Art. I, ch. IX.

(10) *Guidon de la Mer*, art. V, ch. XV.

(11) *Ibidem*, art. XI, ch. II.

(12) *Ordonnance de 1681*, art. XXIII, T. VI, L. III.

(13) *Dissertatio de instrumento assecurationis vulgo Polizza*, p. 61.

L'interdiction d'assurer le dixième existe encore dans l'Ordonnance de 1681, dont l'article XIX ⁽¹⁴⁾ dispose « si les assurés sont dans le vaisseau, ou qu'ils en soient les propriétaires, ils ne laisseront pas de courir risque du dixième, encore qu'ils aient déclaré faire assurer le total ». Mais Valin ⁽¹⁵⁾ remarque « qu'à l'imitation de ce qui se pratique à Bordeaux et à Nantes, quelques-uns de nos armateurs font, depuis quelque temps, assurer le dixième ; les parties renonçant à la disposition de l'Ordonnance qui le prohibe, et à toute autre loi qui pourrait être à ce contraire, le tout de pacte exprès », clause qu'il juge « illicite, nulle et devant être cassée ». Toutefois le Code de Commerce ne contiendra plus aucune défense de faire assurer le dixième comme cela résulte des articles 334 et 335.

L'armateur peut donc, au début du xix^e siècle, faire assurer son navire pour sa valeur totale contre tous les risques de mer et de guerre, comme le prouve l'imprimé de la police de Nantes, transcrit par Emérigon dans son *Traité des Assurances et des contrats à la grosse* ⁽¹⁶⁾ :

« Nous soumettant à courir tous risques et périls de mer, de guerre, de feu, de vent, d'amis, d'ennemis, de représailles, de lettre de marque et contre-marque, d'arrêt et déclaration de guerre des rois, reines, républiques, princes et seigneurs quelconques, d'imprudence, d'absence du capitaine lors de la perte, de la baraterie du patron, maître ou marinier, et généralement de tous autres périls, fortunes ou cas fortuits qui pourraient avenir, en quelque manière que ce soit, prévus ou imprévus. »

L'assurance maritime apparaît donc dans l'Ordonnance de la Marine et dans le Code de Commerce comme une assurance de chose qui ne vise à garantir les assurés que contre les risques qui peuvent atteindre la chose même qui est

(14) T. VI, L. III.

(15) *Nouveau Commentaire* sur l'Ordonnance du mois d'août 1681, Sect. VII, Ch. VIII.

(16) T. I, p. 35.

l'objet du contrat. L'article 26 du Titre des Assurances de l'Ordonnance est ainsi rédigé : « Seront aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages qui arriveront sur mer par tempêtes, naufrages, échouemens, abordages, changemens de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, pillages, prises, arrêts de prince, déclaration de guerre, représailles et généralement toutes autres fortunes de mer ». Certes, ce texte n'indique pas à propos de quoi les assureurs couvrent les risques énumérés, mais les commentateurs sont beaucoup plus explicites. Valin ⁽¹⁷⁾ s'exprime ainsi : « par la nature du contrat d'assurance, l'assureur prend sur lui tous les risques et périls auxquels sont exposés les effets assurés ». Il en est de même d'Emerigon ⁽¹⁸⁾ qui explique ainsi les derniers mots de l'article précité « par fortune de mer, on entend en général, tout dommage qui arrive sur mer à la chose assurée » ⁽¹⁹⁾. Le Code de Commerce est à ce sujet plus précis que l'Ordonnance, puisque l'article 350 recopie l'article 26, mais en mettant aux risques des assureurs « toutes pertes et dommages qui arrivent aux choses assurées ». Avec ce texte, on ne peut donc voir dans l'assurance maritime qu'une assurance de chose. Boulay-Paty ⁽²⁰⁾ et Locré ⁽²¹⁾ diront « ce n'est pas seulement la perte absolue de tout ou partie des objets assurés qui est à la charge de l'assureur, ce sont encore les dommages ou avaries que ces objets éprouvent par fortune de mer ».

L'armateur est donc efficacement garanti contre tous les dommages, pertes ou avaries quelconques qui peuvent arriver à son navire et cela, à un moment où les autres assurances vont à peine se développer.

(17) Op. cit. sous l'art. 26.

(18) Op. cit. Sect. I, ch. II.

(19) V. une *Consultation d'Emerigon*, du 15 janvier 1759, confirmée par arrêt de la Cour d'Aix du 30 juin. Valin, op. cit. T. II, p. 128.

(20) *Commentaire du Traité des Assurances et des Contrats à la grosse d'Emerigon*, conf. CVI, al. I, *in fine*, T. I, p. 362.

(21) *Esprit du Code de Commerce*, T. IV, p. 126.



A l'encontre du Code de Commerce, le Code Civil ne contient aucune disposition relative au contrat d'assurance, l'article 1964 se contente seulement de le mentionner au nombre des contrats aléatoires. L'assurance terrestre n'avait donc aucune importance au point de vue pratique au début du xix^e siècle, mais il ne faudrait pas en déduire qu'elle n'existait pas auparavant. Scaccia ⁽²²⁾ donne une formule de police d'assurance sur la vie, mais l'article 10 de l'Ordonnance de 1681 ⁽²³⁾ est ainsi conçu : « défendons de faire aucune assurance sur la vie des personnes ». Le chapitre XVII du Guidon de la Mer est intitulé : « Assurances de ce qui se transporte par les rivières d'une en autre province, même par charge de mulets ». Enfin, Pothier ⁽²⁴⁾ écrit : « il peut y avoir une infinité d'espèces de contrats d'assurance ; tel était celui que proposait en 1754 une compagnie établie à Paris, de garantir les propriétaires de maisons du danger du feu ».

C'est peu de temps après la promulgation du Code Civil que l'assurance terrestre commence à prendre une importance pratique assez grande. Les risques contre lesquels on peut se couvrir sont extrêmement multiples et donnent par conséquent lieu à un nombre considérable de contrats. Parmi les différentes branches de l'assurance terrestre, l'une des plus florissantes est celle qui est relative aux recours de tiers. On peut la définir, l'assurance qui a pour objet de garantir l'assuré contre les réclamations pécuniaires des tiers à l'égard desquels sa responsabilité peut être engagée à raison d'un fait dommageable causé par un objet déterminé. Le mot « tiers » a ici un sens beaucoup plus large que celui qu'on lui donne pour l'interprétation des articles 1165 et 1328 du Code Civil, puisqu'il comprend n'importe

(22) *Tractatus de commerciis et cambio*, paragr. I, quest. I, n° 142. 3^e éd., p. 26.

(23) T. VI, L. III.

(24) *Traité du Contrat d'assurance*, n° 3.

qui, sauf l'assuré, généralement propriétaire de l'objet. Celui-ci ne peut, en principe, réclamer le remboursement des dommages qu'il s'est causé à lui-même en raison de l'adage « *quod quis sua culpa damnum sentit, non intelligitur sentire* ». Ainsi, dans l'assurance des recours de tiers d'une voiture automobile « sont exclus les accidents corporels éprouvés par l'assuré, les dégâts occasionnés aux objets placés dans la voiture, aux meubles et immeubles dont l'assuré est propriétaire ou possesseur ⁽²⁵⁾ ».

La définition qui vient d'être donnée nécessite trois conditions pour que la responsabilité de l'assureur soit engagée :

a) Il faut un fait dommageable causé à un tiers par l'objet mentionné au contrat (sous réserve de ce qui sera dit tout à l'heure quant à l'assurance professionnelle).

b) L'assuré doit en être responsable, soit personnellement, soit par l'intermédiaire de ses préposés.

c) Il doit y avoir une réclamation d'intentée, suivie d'un paiement, sinon il ne s'agirait plus d'un contrat d'indemnité.

Certains auteurs soutiennent que cette assurance viserait uniquement à obliger l'assureur à prendre fait et cause pour l'assuré, à se substituer à lui en cas de réclamation judiciaire ou extra-judiciaire, exercée contre lui, mais M. Hémard ⁽²⁶⁾, notamment, n'admet pas qu'elle ait un caractère aussi marqué.

Quelle est la nature de cette espèce d'assurance ? Un auteur, M. Spilrein ⁽²⁷⁾, soutient que cette assurance est une assurance de chose, la chose étant ici le patrimoine de l'assuré. Cette thèse méconnaît le texte même de la loi du 13 juillet 1930, qui la range sous la dénomination d' « assurance de dommage » pour éviter précisément qu'on puisse dire : la responsabilité n'étant pas une chose, ne peut

(25) Imprimé de la Compagnie « La Foncière-Transports ».

(26) *Théorie et pratique des assurances terrestres*. T. II, n° 558.

(27) *Le contrat d'assurance de responsabilité civile*, p. 60.

être l'objet d'une assurance de ce nom. De plus, la pratique connaissant depuis quelque temps des assurances de responsabilité illimitée (notamment pour les recours de tiers causés par une automobile), cela reviendrait à soutenir que le patrimoine de cet assuré est illimité !

Ceci étant donné, il faut diviser les assurances de dommages en deux branches ; les assurances de choses qui sont des contrats d'indemnité portant sur une chose bien déterminée au moment de la signature de la police et dans lesquels l'assureur peut connaître à l'avance le montant maximum qu'il peut être amené à payer. Son objet pourra être : un immeuble, une automobile, un avion, un animal, une marchandise, etc... Le caractère indemnitaire du contrat sera observé par l'application de la règle proportionnelle en cas d'assurance insuffisante ou de la réduction en cas de majoration de la valeur d'assurance. Les assurances de réclamations qui sont aussi des contrats d'indemnité, mais dans lesquels il est impossible, au moment de la passation du contrat, de connaître le montant maximum des sinistres qui pourront incomber à l'assureur. Ainsi : recours des voisins, recours de tiers dans l'assurance-automobile, réclamations des personnes lésées par l'activité professionnelle de l'assuré, etc... Etant donné cette indétermination du total des sinistres, les deux règles précédentes sont inapplicables et font place à celle-ci : l'assuré ne peut recevoir plus qu'il n'a été obligé de payer. Les risques dont l'assureur se charge sont les dommages que l'assuré peut causer à autrui, soit par son activité personnelle : professionnelle (exercice de la médecine, de la pharmacie, officiers ministériels) ou autre (chasse, sport, etc...), soit par l'intermédiaire des biens qu'il possède ou dont il a la garde. L'activité et le patrimoine de chacun étant très variable, la pratique ne connaît que des polices visant les recours dus à certaines activités de l'assuré ou ceux causés par certains de ses biens. On peut appeler les premières : assurances contres les fautes professionnelles ou autres, dans lesquelles l'assureur est garant des réclamations formulées le plus

souvent par des co-contractants, et les secondes : assurances de recours de tiers, expression d'ailleurs consacrée par la pratique. La distinction entre ces deux sortes d'assurances n'est pas toujours facile à faire comme cela apparaîtra à propos de l'assurance maritime. Les premières viseraient surtout la responsabilité contractuelle, tandis que les deuxièmes s'appliqueraient à la responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle, mais la pratique ne permet pas jusqu'à ce jour de donner un critérium certain. C'est ainsi que coexistent actuellement deux polices d'assurance de recours de tiers contre les accidents qu'une automobile peut occasionner : l'une couvre tous les accidents causés aux tiers par n'importe quelle voiture, à condition qu'elle soit conduite par telle personne déterminée, l'autre couvre les dommages causés aux tiers par une voiture automobile désignée, quel que soit son conducteur. Il semble que la première soit une assurance professionnelle et la seconde une assurance de recours de tiers. Ces dernières se sont surtout développées comme des contrats accessoires aux contrats couvrant les biens eux-mêmes.



L'assurance sur corps de navire ne va pas rester qu'une simple assurance de chose, elle va sortir de son cadre traditionnel, elle va s'étendre en raison des progrès scientifiques qui vont bouleverser la navigation. De nouveaux risques, inconnus jusqu'alors parce que rares et bénins, vont devenir fréquents et graves. Ce sont les recours de tiers que l'on peut définir : « toutes réclamations judiciaires ou non, présentées par un tiers au propriétaire du navire assuré, à raison d'un dommage quelconque causé à ce tiers par le navire et dont l'armateur est rendu civilement responsable ».

Cette définition est à peu près la même que celle qui a été donnée pour les recours de tiers en assurance terrestre. Mais les règles ne seront pas exactement les mêmes à cause

du particularisme du droit maritime. Le mot « tiers » va avoir un sens beaucoup plus large, puisqu'il peut englober n'importe qui sans exception aucune, grâce à l'effet de la clause des navires-jumeaux qui paralyse l'adage : « Personne ne peut causer à soi-même un dommage donnant lieu à réparation ».

Quant aux conditions nécessaires pour que les assureurs soient responsables, elles sont les mêmes. Toutefois, ils ne sont pas tenus lorsqu'il y a une faute personnelle de l'assuré en vertu de l'article 351 du Code de Commerce, auquel les polices ne dérogent pas ⁽²⁸⁾. Il faudra donc que l'armateur soit rendu responsable du sinistre par l'intermédiaire du capitaine ou de l'équipage du navire, en vertu de l'article 216 du Code de Commerce.

L'opinion formulée par certains auteurs que les assureurs ne seraient obligés qu'à prendre fait et cause pour l'assuré, ne peut certainement pas s'appliquer ici, car ce sont les armateurs qui demandent qu'il leur soit permis de plaider, transiger ou compromettre, sans avoir à appeler leurs assureurs en cause.

Il y a donc des divergences assez grandes entre les recours de tiers en assurance maritime et en assurance terrestre, d'autant plus que toutes les législations maritimes limitent la responsabilité encourue par l'armateur du fait du capitaine et de l'équipage.

La question qui se posait en 1835 est celle de savoir si les assureurs du navire qui ont souscrit une simple assurance de chose, sont ou ne sont pas responsables de ces réclamations ? Afin de mieux comprendre cette question, prenons un exemple de recours de tiers parmi les cas qui se présentent le plus fréquemment dans la pratique : Par la faute de son capitaine, le navire A, assuré contre les risques de mer et la baraterie de patron, en aborde un autre dénom-

(28) C'est pour cela que personne n'a soutenu qu'une telle assurance était illicite, comme cela s'est produit pour les recours de tiers dus à des voitures : Seine, 1^{er} juillet 1841, réformé par Paris, 1^{er} juillet 1845 (S. 1845-II-445 ; D. 1845-II-126).

mé B. Dans l'accident, A se fait des avaries et en cause à B. Le propriétaire de A se fait rembourser les avaries de son navire par les souscripteurs de sa police. L'armateur de B assigne celui de A et obtient condamnation pour les dommages qu'a soufferts le navire B dans l'abordage. Le propriétaire de A, obligé de payer les dommages occasionnés par son navire, va-t-il pouvoir les répéter contre ses assureurs ou devra-t-il les garder à sa charge ? Telle est la question qui se posait pour la première fois en France à propos de l'abordage des navires « Agénor » et « Helvelyne », qui se produisit le 6 mai 1834. L'affaire fut portée devant le Tribunal de Commerce de Marseille, qui ne rendit son jugement que le 28 décembre 1835 ⁽²⁹⁾.

*
**

La première partie de ce travail sera consacrée à l'examen des solutions données par la jurisprudence et la doctrine des divers pays à la question de savoir si les assureurs garantissaient d'office les recours de tiers, alors que la loi et les polices ne les couvraient pas expressément. Viendra ensuite l'étude de la réaction des législateurs et des intéressés devant les solutions jurisprudentielles.

La deuxième partie sera consacrée à la réglementation du recours de tiers par les polices des différents pays : quels sont les cas où les assureurs ont consenti à prendre à leur charge ? quels sont les modes de règlements qu'ils ont adoptés ?

Deux appendices permettront d'indiquer les solutions admises en matière fluviale et de voir si la question des recours de tiers est susceptible de se poser dans l'assurance sur facultés.

En ce qui concerne la jurisprudence anglaise et celle des Etats-Unis, les noms des parties seront seuls cités comme le font toujours les auteurs de ces pays, mais les références

(29) Voir première partie.

ne seront pas indiquées en note, il suffira de se reporter à la liste alphabétique des « cas cités » où à la suite de chaque décision on trouvera les noms des recueils où elles sont insérées, ainsi que toutes indications utiles.

Pour la jurisprudence des autres pays, le système d'abréviation a été simplifié le plus possible quant à la citation des différents recueils. Ces abréviations sont placées à la fin de ce volume.

PREMIERE PARTIE

DÉCISIONS

**JURISPRUDENTIELLES ET DOCTRINALES
RÉACTIONS QU'ELLES ONT PROVOQUÉES**

CHAPITRE PREMIER

POSITION DE LA QUESTION ET SOLUTIONS JURISPRUDENTIELLES ET DOCTRINALES

Il est nécessaire de déterminer à quelle époque la question des recours de tiers s'est présentée pour la première fois et quelles sont les raisons qui ont provoqué leur apparition, avant d'étudier les solutions données par la jurisprudence des divers pays. Ensuite, viendra la discussion de savoir si, étant donné le silence des législateurs et des polices, il faut considérer que les assureurs en sont ou non responsables.

SECTION I

POSITION DE LA QUESTION

L'introduction établit que les recours de tiers étaient encore inconnus au début du xix^e siècle, bien que certains auteurs ⁽¹⁾ soutiennent que, dès le xiv^e siècle, les assureurs « garantissaient l'armateur contre les recours que pouvaient

(1) M. J. MICHEL. *Essai d'une théorie générale sur l'assurance-responsabilité*, p. 54, et M. J. DELMAS. *Etude de l'assurance-responsabilité*, p. 11.

exercer les tiers à raison du dommage qui leur était causé par le navire assuré, notamment en cas d'abordage ». Or, l'un d'eux, M. Delmas, n'indique à l'appui de son opinion aucune preuve, et l'autre auteur, M. Michel, ne base son assertion que sur des arrêts postérieurs à 1857 !

Cette importante question des recours de tiers se posait pour la première fois en France en 1835 et à l'étranger avec un retard de quelques années seulement. Certes, le jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 28 décembre 1835, décide que les assureurs qui ont signé une police reproduisant les termes de l'article 350 C. Com. et assumant en plus la baraterie de patron, sont garants d'office des réclamations des tiers, bien qu'elles ne soient pas formellement prévues au contrat. On peut d'autant moins en conclure qu'elles étaient couvertes dès le xiv^e siècle puisque alors l'assurance de la baraterie était interdite. On ne peut non plus songer à les mettre à la charge des assureurs sur corps, à la fin du xvii^e siècle, époque à laquelle l'Ordonnance de la Marine les autorise à se charger de la baraterie, étant donné qu'ils n'ont pas été contraints d'en payer avant 1835 et qu'aucun auteur n'a soupçonné leur existence. Du reste, le premier Président de la Cour du Banc du Roi, Lord Denman, constate en 1836, en rendant son jugement dans l'affaire *De Vaux v. Salvador*, que la question des recours de tiers est toute nouvelle et ne s'est encore jamais posée nulle part ⁽²⁾.

L'auteur anglais Gow ⁽³⁾ fait remarquer que « la date du commencement de l'ère de la navigation à vapeur coïncide avec celle de la décision relative aux effets indirects de l'abordage » (recours de tiers). Il peut, en effet, sembler étrange qu'une question qui est de nos jours fort importante, ne se soit pas posée plus tôt, mais l'examen des Codes des différents pays qui sera fait au début de la sec-

(2) Le jugement du Tribunal de Commerce de Marseille n'a paru qu'en 1837, dans le *Journal de Jurisprudence*, publié à Marseille.

(3) *Marine Insurance*, chap. CXV.

tion suivante, permet de constater qu'aucun d'eux n'en parle. Du reste, pour s'en convaincre, il suffit d'envisager l'importance, dans l'ancien droit, et au début du xix^e siècle, des deux principaux accidents donnant lieu à recours de tiers : l'abordage et le heurt contre un corps fixe ou flottant.

Les heurts étaient fort rares : le Titre VII de l'Ordonnance de 1681, qui traite des avaries, ne les mentionne pas, pas plus d'ailleurs que le titre des assurances. Cela tient à ce que les corps flottants étaient en fait inexistants. Les corps fixes étaient peu nombreux : il existait certes des quais, des digues, mais les seules avaries qui se produisaient dans de tels cas n'endommageaient guère que les navires et ne pouvaient donc motiver des réclamations, car il ne faut pas oublier que les navires d'alors étaient en bois et ne se propulsaient que fort lentement et le plus souvent à la rame à l'intérieur des ports. L'article VIII de l'Ordonnance de 1681 ⁽⁴⁾ traite des dommages causés par les navires aux bordigues, auxquelles il faut ajouter, d'après Valin « les madragues et autres pêcheries exclusives, de même que des parcs faits avec des filets sédentaires attachés à des pieux ». Mais ce commentateur ajoute que les navires risquent « d'en recevoir plus de dommages qu'ils ne pourraient leur en causer » et que les propriétaires ou fermiers doivent prouver la faute ou la malice des mariniers pour leur faire supporter les dommages qu'ils ont subis. Les recours de tiers en cas de heurts ne devaient donc pas exister pratiquement, et ce, d'autant plus qu'ils ne sont apparus qu'à la fin du xix^e siècle, moment où s'est complètement transformé l'outillage des ports.

Les abordages commerciaux (abordages par accident, les seuls dont il s'agit ici) n'avaient à cette époque que peu d'importance. Leur nombre n'était pas très élevé : Valin, dans son commentaire de l'article X du Titre VII du Livre III de l'Ordonnance, écrit du reste : « les abordages en

(4) T. IV, L. V.

route sont fort rares ; ceux en rade le sont un peu moins ; mais au port, ils sont assez communs par la quantité de navires qui abordent au quai ou qui le quittent », ce qui est confirmé par les « Jugements d'Oléron » et les Lois de Westcapelle, qui ne s'occupent que de l'abordage au port (art. 15). Au début du xix^e siècle, l'abordage reste un risque peu important de la navigation, le Code de Commerce ne lui consacrant que le seul article 407.

De plus, tout abordage ne donne pas lieu à recours de tiers. L'abordage douteux, cas qui a disparu avec l'adoption de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910, semble y donner lieu quand le navire assuré a subi moins de dommages qu'il n'en a causé à l'autre, mais bientôt seront exposées les raisons qui ont fait que les assureurs ont toujours été considérés comme tenus de payer la contribution du navire sans que l'on puisse parler de recours de tiers ⁽⁵⁾. Par contre, l'abordage par faute commune et l'abordage par la faute d'un seul des navires donnent naissance aux réclamations des personnes lésées. Mais la preuve de la faute est difficile, car comme le fait ressortir Valin ⁽⁶⁾, « rien n'est plus commun que de voir celui qui se plaint de l'abordage, en rejeter la faute sur sa partie adverse, et celle-ci lui rétorquer l'argument ; mais par la difficulté de reconnaître de quel côté est la faute ⁽⁷⁾ et de juger même si la faute est de nature à mériter que celui à qui elle est imputée supporte le dommage en entier, il arrive presque toujours que le dommage reçu de part et d'autre est jugé avarie commune (c'est-à-dire partagé également entre les deux navires : on le regarde donc comme un abordage douteux), c'est aussi ce qu'approuve Grotius, au rapport de Loccenius. »

Les abordages susceptibles de donner naissance à des re-

(5) Estrangin sur Pothier, sous le n^o 50.

(6) Sous l'art. XI du titre des *Avaries de l'Ordonnance de 1681*.

(7) VALIN ne cite que quatre cas où la faute lui apparaît nettement établie.

cours de tiers étaient donc fort rares, pour ne pas dire inexistants. Enfin, les avaries qui se produisaient étaient peu graves, étant donné que les navires construits en bois avaient un tonnage relativement très faible et marchaient lentement, parce que mus à la voile ou même à rames pour l'entrée et la sortie des rades et pour leurs manœuvres dans les ports. Les abordages au port, qui étaient les plus nombreux et pour lesquels la preuve de la faute était la plus facile, ne donnaient lieu qu'à des dégâts de très faibles importances : beaupré cassé, vergues arrachées, cordages coupés, etc... C'est pour cela que les armateurs ne songeaient pas à en demander le remboursement à leurs assureurs.

Mais, pour quels motifs, aux environs de 1835, les propriétaires de navires se sont-ils retournés vers les souscripteurs de leur police pour leur faire supporter ce qu'ils étaient obligés de payer à des tiers ? Cette brusque volte-face à deux raisons : l'une spéciale à l'assurance maritime, l'autre absolument générale au contraire, permettant d'expliquer le développement à peu près simultanée des recours de tiers en assurances maritime, fluviale et terrestre. L'assurance de la baraterie de patron n'est devenue générale que vers 1820. En effet, tous les imprimés des différentes places françaises cités en 1843 par Lemonnier ⁽⁸⁾ mettent ce risque à la charge de l'assureur, alors que, parmi les imprimés recueillis par Emerigon en 1783 ⁽⁹⁾ on constate qu'il n'en est pas ainsi, notamment dans l'imprimé de la place de Marseille. Cette généralisation de la couverture de la baraterie a permis aux armateurs de considérer que toutes pertes provenant de l'expédition maritime devaient être mises à la charge des assureurs, si bien qu'ils ont, tout naturellement, demandé à ceux-ci de leur rembourser les réclamations des tiers quand elles ont apparu sous l'in-

(8) Commentaire sur les principales polices d'assurances maritimes usitées en France.

(9) Op. cit. T. I, p. 34 et s.

fluence des progrès immenses réalisés, dans toutes les branches du commerce et de l'industrie, par l'apparition du machinisme moderne qui ont multiplié les accidents et en ont rendu les conséquences plus terribles. Il en est résulté un nombre fort élevé de recours de tiers contre lesquels les intéressés ont cherché à se protéger par l'assurance.

C'est plus qu'une simple transformation de l'industrie des transports maritimes que l'on constate au xix^e siècle, c'est une véritable révolution due à la mise en œuvre de la vapeur comme mode de propulsion et à la substitution du fer au bois. Ces deux progrès vont permettre d'augmenter de façon notable la vitesse propre des navires et de leur donner des dimensions plus considérables. La combinaison de ces deux éléments : vitesse et tonnage, va rendre les abordages beaucoup plus dommageables. Quand deux navires de 15 à 20.000 tonnes, marchant à une allure de 15 à 18 nœuds, s'abordent, il se produit des dégâts formidables et trop fréquemment, hélas, le navire abordé coule à pic ou est complètement désarmé. On a cherché aussi à améliorer la vitesse commerciale des navires grâce à l'hydrographie, science nouvelle qui va déterminer avec précision l'orientation et la force des divers courants marins. Le vapeur moderne va donc pouvoir suivre une route tracée en tenant compte à la fois des distances et des courants. Cette route étant la plus avantageuse, tous les navires vont la suivre au plus près ; c'est ce qui explique que les abordages en pleine mer sont beaucoup plus fréquents que jadis où les voiliers suivaient des routes essentiellement variables. Les abordages au port ou sur rade sont aussi fréquents qu'autrefois, mais entraînent des dégâts plus considérables. Tout cela fait que, parmi les risques qui menacent l'expédition maritime, il n'y en a pas de plus grave que l'abordage. Pour éviter dans la mesure du possible les collisions aussi nombreuses et aussi graves de conséquences, on s'est efforcé de créer un code internationale de la police et de la circulation en mer. Le Congrès de Washington, en 1889, en a élaboré un qui comprend trente et un

articles. Chacun d'eux impose des obligations précises et tout manquement à ces règles constitue le capitaine en faute. C'est la raison pour laquelle les abordages fautifs, les seuls qui donnent lieu à recours de tiers, sont devenus extrêmement fréquents, d'autant plus que la jurisprudence tend de plus en plus à restreindre les cas où elle admet la force majeure et le cas fortuit. Les réclamations des tiers pour heurt d'un corps fixe ou flottant ne deviendront nombreuses qu'un peu plus tard. Certes, des navires construits en fer et naviguant assez rapidement vont causer des avaries aux quais, jetées, etc..., mais elles ne seront pas très graves. C'est vers 1870 que l'introduction de l'acier dans les constructions navales va permettre d'atteindre des dimensions colossales qui nécessiteront l'agrandissement ou même la reconstruction des ports. De plus, de nouvelles méthodes d'exploitation des navires, consistant à multiplier les voyages de chaque unité, obligent à doter les ports d'engins perfectionnés pour charger et décharger rapidement cargos et paquebots, d'où l'apparition de grues fixes ou flottantes, de docks, etc... On ne peut plus réparer ces navires en les mettant au sec sur la plage, il a fallu construire des cales sèches, des bassins de radoub, etc... L'apparition et la multiplication de ces divers engins vont rendre les recours de tiers pour heurts plus nombreux et plus onéreux. Les armateurs en butte à de nombreuses réclamations émanant des personnes lésées ne peuvent songer à les supporter sans recours car leur montant augmente chaque jour. Ne pouvant s'en garantir par l'insertion de clauses de non-responsabilité, ils vont s'adresser à leurs assureurs, car depuis la généralisation de l'assurance de la baraterie, ils considèrent que ces derniers doivent leur rembourser toutes les pertes que leur fait subir la navigation de leurs navires.

Les recours de tiers occupent actuellement une place fort importante dans les assurances maritimes, non seulement à cause de la fréquence des accidents qui y donnent lieu, mais aussi en raison des dégâts considérables que peuvent

occasionner les abordages et les heurts. Il suffit de feuilleter n'importe quel recueil de jurisprudence pour se convaincre du nombre élevé des abordages fautifs et pour constater que les sommes réclamées sont énormes. Elles se chiffrent couramment par des centaines de milliers de francs, car aux dommages causés aux navires ou aux corps fixes ou flottants, s'ajoutent les dommages aux cargaisons, les pertes de fret ou des prix de passage et enfin le chômage, sans parler des réclamations pour pertes de vies ou blessures.

SECTION II

LES SOLUTIONS JURISPRUDENTIELLES DANS LES DIVERS PAYS ET LA DOCTRINE

Toutes les raisons qui viennent d'être invoquées pour prouver que les recours de tiers n'ont pratiquement existé qu'à partir de 1835, sont confirmées par la constatation du silence observé à ce propos par tous les codes et par toutes les polices. Aucun législateur du début du xix^e siècle n'en parle, ce qui s'explique en grande partie par le fait que l'Ordonnance de 1681 est muette sur ce point. Aucun article du Titre VI (des assurances) ⁽¹⁰⁾ et du Titre VII (des avaries) ne fait allusion aux recours de tiers. L'Ordonnance étant, d'après la préface de Valin et le discours préliminaire d'Estrangin, devenue la loi universelle du commerce maritime des nations, le droit commun de l'Europe, il est naturel de ne trouver aucune disposition législative réglant cette question, ni dans les pays anglo-saxons, ni dans les pays scandinaves. Le Code de Commerce français

(10) Et notamment l'article 26 qui énumère les risques mis à la charge des assureurs.

est muet, car ses rédacteurs se sont contentés de recopier à peu près textuellement l'Ordonnance. Il en est de même des codes de commerce belge, italien et néerlandais, qui en sont étroitement inspirés.

Quand la question des recours de tiers s'est présentée devant les tribunaux, quelles solutions allaient-ils lui donner devant la carence totale de la loi et des polices ? Les principes généraux de l'assurance permettaient-ils de les faire supporter aux assureurs ou devaient-ils rester à la charge des armateurs assurés ?

La jurisprudence a varié suivant les pays que l'on peut classer en trois groupes : Ceux où les tribunaux condamnent les assureurs à les payer en se basant sur la généralité des risques qu'ils assument : France, Belgique, Pays-Bas et Italie ; ceux où la jurisprudence les laisse à la charge des armateurs par application de la règle « *Causa proxima non remota spectatur* » : Angleterre et Etats-Unis ; enfin les pays où la question a été résolue par le législateur avant de se poser dans la pratique.

Premier Groupe : Pays où les Assureurs doivent payer les recours de tiers d'office

Dans ces pays, le Code de Commerce est le même et l'assurance de la baraterie (toutes fautes et négligences du capitaine) est très répandue pour ne pas dire absolument générale. Ces pays sont ceux dans lesquels les tribunaux se sont basés sur ce que les assureurs couvraient toutes les fortunes de mer (art. 350) et la baraterie de patron (dérogation permise par l'art. 353) pour décider qu'ils garantissaient par conséquent toutes les pertes qui pouvaient diminuer la fortune de l'armateur.

§ 1. — FRANCE.

Le Code de Commerce dispose dans son article 350 « sont aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles et généralement toutes les autres fortunes de mer » et dans son article 353 « l'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire ». Toutes les polices des différentes places reproduisent à peu près l'énumération de l'article 350 et y ajoutent la baraterie de patron. Le fait que les assureurs couvrent ce dernier risque a eu une influence considérable, car les tribunaux vont en déduire que les assureurs ayant pris à leur charge toutes les fautes du capitaine, sont tenus de payer les recours de tiers non seulement vis-à-vis d'autres armateurs, mais aussi vis-à-vis des chargeurs du navire assuré. La question des recours de tiers pour dommages causés à un autre navire, se présente pour la première fois devant les Tribunaux français en 1835 et le Tribunal de Commerce de Marseille ⁽¹¹⁾ décide que les assureurs en sont garants. Mais ce n'est que vers 1860 que toutes les décisions sont unanimes à condamner les assureurs. Voici la liste de ces décisions :

Jug. du Trib. de Com. de Marseille du 28 décembre 1835 (M. 37-I-19).

Jug. du Trib. de Com. du Havre du 17 mars 1853 (H. 55-I-4 avec note ; D. 58-I-61) confirmé par arrêt de la Cour de Rouen du 28 décembre 1853 (H. 55-I-4 ; M. 55-II-8 donné dans ce dernier recueil à la date du 23 décembre 1853).

(11) Jugement du 28 décembre 1835.

- Jug. du Trib. de Com. de Paris du 28 avril 1854 (S. 55-II-476 ; J.T.C., T. 3, p. 166) réformé par arrêt de la Cour de Paris du 23 juin 1855, cité ci-dessous parmi les décisions en sens contraire.
- Arrêt de la Cour de Cassation du 23 décembre 1857 (H. 58-II-1 ; D. 58-I-62 ; S. 58-I-153 ; P. 58, 559, J.T.C., T. 7, p. 176 ; M. 58-II-25 ; N. 59-II-1), cassant l'arrêt ci-dessus de la Cour de Paris.
- Jug. du Trib. de Com. de Marseille du 28 février 1859 (H. 59-II-230 ; M. 1859-I-129), confirmé par arrêt de la Cour d'Aix du 20 juin 1859 (M. 59-I-292 ; H. 1860-II-102).
- Jug. du Trib. de Com. de Marseille du 20 octobre 1859 (M. 1860-I-57), confirmé par arrêt de la Cour d'Aix du 7 juin 1860 (M. 1860-I-239 ; H. 1861-II-74).
- Jug. du Trib. de Com. de Marseille du 23 novembre 1860 (M. 1860-I-317).
- Arrêt de la Cour de Cassation du 12 février 1861 (M. 1861-II-104 ; D. 61-I-163 ; H. 61-II-112 ; S. 61-I-239 ; P. 61, 335 ; J.T.C., T. II, p. 74), rejetant le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour d'Aix du 7 juin 1860.
- Arrêt de la Cour de Cassation du 4 mars 1861 (H. 1861-II-227 ; D. 1861-I-163 ; S. 1861-I-246 ; P. 1861, 646 ; J.T.C., T. II, p. 70), rejetant le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour d'Aix du 20 juin 1859.
- Jug. du Trib. Civil de Marseille du 2 mai 1865 (H. 67-II-112), confirmé par arrêt de la Cour d'Aix du 29 janvier 1866 (H. 67-II-123).
- Jug. du Trib. de Com. de Fécamp du 27 mars 1879 (H. 1879-II-100).
- Jug. du Trib. de Com. du Havre du 16 novembre 1879 (H. 1880-I-13), confirmé par arrêt de la Cour de Rouen du 17 janvier 1881 (M. 1881-II-158 ; D. 1882-II-73 ; S. 1883-II-1).

En face de ces très nombreuses décisions, comprenant trois arrêts de la Cour Suprême, on ne peut guère en citer que trois qui refusent de faire supporter les recours de tiers aux assureurs :

Jug. du Trib. de Com. de Bordeaux du 27 décembre 1852 (Journal des Assurances, 1854-I-37).

Arrêt de la Cour de Paris du 23 juin 1855 (H. 1855-II-117 ; D. 1855-II-220 ; S. 1855-II-476), arrêt fortement motivé qui fut cassé par l'Arrêt de la Cour de Cassation du 23 décembre 1857, cité ci-dessus.

Jug. du Trib. de Com. de Rouen du 22 janvier 1858 (H. 1858-II-68).

Pour avoir une physionomie complète et exacte de la jurisprudence, il faut ajouter quelques autres décisions qui visent les cas où il y aurait assurance des fautes professionnelles du transporteur plutôt qu'assurance de recours de tiers dans le sens que la pratique a donné à ce terme ; il suffit en effet de remarquer que, dans ces décisions, il s'agit de réclamations faites contre l'armateur uniquement en raison des fautes du capitaine et sans que le navire ait servi d'intermédiaire ; il s'agit de responsabilité contractuelle ou de délits corporels dont les assureurs se sont formellement exonérés par la suite comme cela ressortira de la deuxième partie. Ces réclamations portent sur deux chefs différents :

a) d'abord, les réclamations des chargeurs du navire assuré. Un jugement ancien, celui du Tribunal de Commerce de Marseille du 11 janvier 1831 ⁽¹²⁾ laisse ces réclamations à la charge exclusive de l'armateur. S'agissant de la responsabilité contractuelle de l'armateur, on ne peut considérer que cette espèce soit la première où soit apparue un recours de tiers. La jurisprudence, d'ailleurs, ne s'est pas fixée en ce sens, c'est ainsi qu'un jugement du Tribunal de Commerce de la Seine du 15 novembre 1869, confirmé purement et simplement par arrêt de la Cour de Paris du 30 juillet 1873 ⁽¹³⁾ a appliqué ici la solution donnée par les trois arrêts de la Cour de Cassation. On peut citer aussi en ce sens l'arrêt de la Cour de Rouen du 16 juillet 1883 ⁽¹⁴⁾.

(12) M. 1831-I-26.

(13) D. 1876-II-164.

(14) M. 1883-II-216.

Les assureurs sur corps sont donc responsables des dommages-intérêts que l'armateur peut être condamné à payer aux chargeurs ou aux réclamateurs de marchandises quand il est rendu civilement responsable des fautes de son capitaine.

b) Réclamations faites par des membres de l'équipage du navire assuré pour blessures. Ici, toutes les décisions sont unanimes : les assureurs sur corps ne sont pas responsables. La Cour de Cassation elle-même a approuvé cette solution qui est en contradiction flagrante avec celle adoptée dans ses trois arrêts précités. Ces décisions sont les suivantes :

Jug. du Trib. du Havre du 15 octobre 1874 ⁽¹⁵⁾, confirmé par arrêt de la Cour de Rouen du 17 février 1875 ⁽¹⁶⁾.

Arrêt de la Cour de Cassation, ch. civ., du 22 novembre 1876 ⁽¹⁷⁾, décidant que l'arrêt ci-dessus « n'a violé aucune loi ».

Jug. du Trib. de Com. du Havre du 21 mai 1878 ⁽¹⁸⁾.

La doctrine est divisée sur cette question. Un certain nombre d'auteurs, dont un seul du ^{xx}^e siècle, M. Walil, défendent plus ou moins vigoureusement le système adopté par les trois arrêts de la Cour de Cassation de 1857 et de 1861. Ce sont : MM. J.-V. Cauvet, « Traité sur les assurances maritimes », t. I, n^{os} 151 et 152. Caumont, « Dictionnaire de droit maritime », n^{os} 294 et 295 du mot « assurances maritimes » et n^{os} 14, 15 et 212 du mot « abordage ». J.-G.-E. Durand, « Étude sur le prêt maritime et sur les assurances maritimes en droit français », p. 175. Cet auteur justifie uniquement la responsabilité des assureurs sur corps pour les recours des chargeurs du navire assuré.

M. Bravard-Veyrières, « Traité de droit commercial », publié par Ch. Demangeat, t. IV, p. 647.

(15) H. 1875-I-49.

(16) H. 1875-II-57.

(17) H. 1877-II-1.

(18) H. 1878-I-229.

G.-D. Weill, « Des assurances maritimes et des avaries », n^{os} 128 et 177.

Ch. Levillain, dans une note insérée au Dalloz, 1882, II, 73.

L. de Valroger, « Commentaire théorique et pratique du Livre II du Code de Commerce », t. IV, n^{os} 1546, 1549, 1620 et 1621.

A. Desjardins, « Traité de droit commercial maritime, n^{os} 1425 et 1425 bis.

A. Wahl, « Précis théorique et pratique de droit maritime », n^{os} 698 et 699.

On ne peut faire figurer dans cette liste M. Alauzet quoiqu'il soit habituellement cité parmi les défenseurs du système jurisprudentiel, car cet auteur n'exprime pas d'avis ferme sur la question. Il mentionne seulement la jurisprudence, dans son « Commentaire du Code de Commerce et de la législation commerciale » au n^o 2139 (p. 211) « les assureurs répondraient, d'après la Cour de Cassation, des dommages-intérêts, auxquels a été condamné le navire assuré, par suite d'un abordage dont la faute a été imputée au capitaine de ce navire » mais il ne prend pas parti. De plus, à la page suivante, sous le n^o 2140, il écrit « ce qui résulte évidemment de la clause de la baraterie de patron, c'est que l'assureur ne peut opposer la faute du capitaine ayant amené la fortune de mer » ce qui est inconciliable avec la théorie ci-dessus ⁽¹⁹⁾.

D'autres auteurs, beaucoup plus nombreux que les précédents, parmi lesquels on trouve, du reste, la très grande majorité des auteurs modernes, sont d'un avis opposé et soutiennent que les arrêts de la Cour de Cassation de 1857 et de 1861 sont erronés. Ce sont MM. :

A. de Courcy, « Questions de droit maritime », t. II, pp. 14 et suiv., t. III, pp. 50 et suiv.

E. Cauvet, « Traité des assurances maritimes », t. I, n^o 469 et 471.

(19) Voir Section III.

A. Droz, « Traité des assurances maritimes, du délaissement et des avaries », t. I, n^{os} 190 et 244 à 248.

Ch. Lyon-Caen, article dans la « Revue critique de législation et de jurisprudence », 1882, pp. 516 et suiv. ; article inséré au Sirey 1883-II-1.

A. Boistel, « Précis de droit commercial », 3^e édit., n^o 1379, p. 1059.

A. Laurin sur Cresp, « Cours de droit maritime », t. IV, pp. 90 et suiv.

E. Boutaud, « Des Clauses de non-responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes », n^o 208, p. 378.

D. Danjon, « Traité de droit maritime », 2^e édit., t. V, n^o 1725 à 1729.

Ed. Vermond, « Manuel de droit maritime, 5^e édit., n^o 219, p. 373.

Percerou, « Cours de droit maritime », année 1928-1929, p. 243.

G. Ripert, « Droit maritime », t. III, n^{os} 2636 et 2637.

Ch. Lyon-Caen et Renault. « Traité de droit commercial, », 5^e édit., t. VI, n^o 1246 bis.

R. de Smet, « Traité théorique et pratique de droit comparé », n^{os} 388 et 590.

J. Bedarride ⁽²⁰⁾, qui écrit en 1859, admet aux n^{os} 1282, 1286 et 1287, la responsabilité des assureurs pour les recours des armateurs du navire abordé et pour ceux des chargeurs, mais au n^o 1779 il décide que le système donné par le jugement du Tribunal de Paris du 28 avril 1854 « viole toutes les règles et tous les principes de l'assurance » et que l'arrêt de la Cour de Paris de 1855 qui a réformé cette décision « fixe nettement la portée naturelle et légitime de la convention et étaye son interprétation sur les principes les plus incontestables ».

C'est volontairement qu'un certain nombre d'auteurs ont été omis des deux listes ci-dessus :

(20) *Commentaire du Code de Commerce.*

R.-J. Valin, *op. cit.*, t. II, pp. 74 et 79.

B.-M. Emerigon, *op. cit.*, t. I, pp. 357, 360, 365 et 366.

Pothier, *op. cit.*, n^{os} 49, 50 et 115.

Estrangin, sur le Traité du Contrat d'assurance de Pothier, n^{os} 49 et 50.

M. Delvincourt, « Institutes de droit commercial français », t. I, p. 174 ; t. II, p. 273.

M. Merlin, « Répertoire universel et raisonné de jurisprudence, « polices et contrats d'assurance », n^o XIV et XVI.

P.-S. Boulay-Paty, « Traité des Assurances », t. I, p. 362.

— « Cours de Droit commercial maritime », t. IV, pp. 9 et suiv., pp. 60 et suiv.

G.-F. Dageville, « Code de Commerce, expliqué par la jurisprudence », t. III, p. 260.

Ces auteurs avant écrit avant 1830 n'ont même pas soupçonné l'existence des recours de tiers (aucun n'en parle ni y fait allusion) et n'ont, par conséquent pas pu prendre parti. Ce qui n'empêche pas les partisans des deux systèmes ci-dessus de trouver dans les termes dont ils se sont servis des arguments pour étayer leurs thèses. On peut ajouter à cette liste, M. Lemonnier, qui est habituellement rangé au nombre des partisans du système de la jurisprudence, quoiqu'il ne signale pas les jugements du Tribunal de Commerce de Marseille de 1831 et de 1835. Il admet que « l'assureur par cela seul qu'il a souscrit l'assurance contre la baraterie de patron, entend cautionner l'assuré contre les malversations et les fautes du capitaine » ⁽²¹⁾, mais il a posé en principe au n^o 153 qu'« une fois la convention formée, tous les risques de la chose assurée regardent exclusivement l'assureur ; il répond, à la décharge de l'assuré, de toute perte et de tout dommage total ou partiel éprouvé par les objets mis en risques. »

La section III sera consacrée à l'étude de la valeur des arguments invoqués de part et d'autre.

(21) *Op. cit.* T. I, n^o 182.

§ 2. — BELGIQUE.

L'imprimé de la police d'Anvers reprend à peu de chose près les cas énumérés à l'article 350 du Code de Commerce belge (identique au même article du C. Com. français) et y ajoute la baraterie de patron. C'est du reste ainsi que s'exprime l'article 1^{er} des imprimés de 1853 et du 1^{er} juillet 1859 de la police d'Anvers :

« Les assureurs prennent à leur charge, jusqu'à concurrence de leurs souscriptions respectives, tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet. feu, pillage, capture et molestation de pirates, risques de mer pendant la quarantaine, négligences du Capitaine et de l'équipage, baraterie de patron et généralement tous accidents et fortunes de mer. »

En Belgique, la question des recours de tiers ne s'est présentée qu'en 1859, soit avec un retard de plus de vingt ans sur la France. Dans l'espèce qu'a résolue la sentence arbitrale du 4 mars 1859 ⁽²²⁾, il faut remarquer qu'en plus de l'article 1^{er} de l'imprimé, il y avait une clause manuscrite par laquelle les assureurs déclaraient que l'assurance comprenait « les pertes et avaries résultant d'abordages ». Cette clause, comme l'ont fait remarquer les auteurs de la sentence, ne pouvait avoir d'autres significations que de mettre les recours de tiers à la charge des signataires d'une telle police « considérant qu'il est incontestable et d'ailleurs reconnu par les assureurs eux-mêmes, qu'en vertu des conditions ordinaires de la police d'Anvers (art. 1^{er}), les assureurs sont responsables de tous dommages matériels arrivés directement au navire assuré par suite d'un abordage quelconque, sans égard à la cause de cet abordage ; mais que la question de savoir si, en vertu de conditions identiques aux conditions ordinaires de la police d'Anvers, les assu-

(22) A. 1859-I-62.

reurs sont également responsables, à l'égard de l'assuré, des pertes et avaries occasionnées à un navire appartenant à des tiers par suite d'un abordage imputable à la faute du capitaine, commandant le navire assuré, était, antérieurement déjà au contrat venu entre les parties, l'objet d'une sérieuse controverse ; considérant qu'en présence de cette controverse et des abordages assez fréquemment occasionnés par les bateaux à vapeur, la clause spéciale par laquelle les assureurs ont déclaré comprendre dans l'assurance les pertes et avaries résultant d'abordages, doit être regardée comme ayant eu pour objet de trancher entre parties cette controverse au profit de l'assuré, alors surtout que les assureurs sont restés en défaut de signaler une interprétation attribuant à la clause dont s'agit, un effet quelconque moins onéreux à leur égard ».

Dans cette espèce, la présence de la clause particulière dans la police ne pouvait donc donner lieu à la controverse qui s'est élevée en France. Mais cette clause manuscrite était loin d'être générale puisqu'en 1860 s'est présenté, devant les tribunaux, un autre cas dans lequel il n'y avait en jeu que l'article 1^{er} de l'imprimé. Un jugement arbitral du 11 août 1860 ⁽²³⁾ confirmé purement et simplement par arrêt de la Cour de Bruxelles du 12 août 1861 ⁽²⁴⁾ a admis la même solution qu'en France : les assureurs sont tenus de rembourser aux assurés les recours que ceux-ci ont dû payer à des tiers. L'affaire a été portée devant la Cour de Cassation qui, par arrêt du 4 décembre 1862 ⁽²⁵⁾ confirme l'obligation pour les assureurs de payer les recours de tiers dans les termes suivants : « attendu que l'article 350 du C. Com. met aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés dans les cas qu'il prévoit, lesquels comprennent non seulement les pertes

(23) A. 1860-I-161.

(24) A. 1861-I-240.

(25) *Pasicrisie belge* de 1863, 1^{re} partie, p. 129, avec un intéressant avis du premier avocat général FAIDER.

et dommages matériels et directs arrivés par fortune de mer aux objets assurés, mais aussi ceux qui atteignent ces objets d'une manière indirecte en les grevant de la réparation des pertes subies : que c'est ainsi que l'article 350 place sur la même ligne que le naufrage, le changement forcé de route et l'arrêt du navire par ordre de puissance, bien que ces derniers faits laissent subsister dans son intégralité le bâtiment assuré ; qu'il suffit donc qu'un dommage occasionné par fortune de mer tombe à la charge du navire assuré, pour qu'aux termes de l'article 350, il soit aux risques des assureurs, alors même qu'il serait le résultat de la faute du capitaine, si ces assureurs ont, comme dans l'espèce, garanti la baraterie de patron ».

Cet arrêt de la Cour suprême belge a été considéré comme entraînant pour les assureurs une obligation excessivement large et étendue de payer ces nouveaux risques. Ainsi, un jugement du Tribunal d'Anvers du 10 janvier 1883 ⁽²⁶⁾ décide que les assureurs ayant pris à leur charge, par une clause spéciale, les recours de tiers pour abordage, « n'en doivent pas moins restituer aux assurés les sommes qu'ils ont dû payer à la suite d'un autre événement » dont l'armateur a été jugé responsable « attendu que les assureurs, répondant d'une manière générale de tous les dommages éprouvés par baraterie, doivent réparer, non seulement les avaries faites au navire assuré, mais tout préjudice causé à l'armateur, à l'occasion du navire assuré, par le capitaine ou l'équipage. » Il en est de même de deux sentences arbitrales des 10 avril 1884 et 20 novembre 1895 ⁽²⁷⁾. Il faut remarquer que, dans ces trois dernières décisions, malgré une clause par laquelle les assureurs garantissaient formellement certains recours de tiers, les tribunaux et les arbitres n'ont pas hésité à décider, en se référant à l'arrêt de la Cour de Cassation belge de 1862, que les assureurs les couvriraient tous sans aucune exception.

(26) A. 1883-I-97.

(27) A. 1884-I-284 ; A. 1896-I-189.

M. Smèesters ⁽²⁸⁾ trouve la jurisprudence de la Cour Suprême « conforme à la logique et à l'équité », mais MM. Haghe et Cruysmans ⁽²⁹⁾ soutiennent le contraire. Il en est de même de M. Jacobs qui, dans son *Etude sur les assurances maritimes et les avaries* (p. 45), écrit : « Si la loi est muette comme la police, les obligations des assureurs devront être interprétées restrictivement... l'interprétation extensive admise par les Cours de Cassation de France et de Belgique, nous paraît excessive ».

Notons que jamais les Tribunaux n'ont eu à trancher la question de la couverture d'office des réclamations des chargeurs et des recours de tiers pour pertes de vies et pour dommages corporels.

§ 3. — PAYS-BAS.

Le Code de Commerce primitif reproduisait exactement les articles 350 et 353 du Code de Commerce français, mais il a subi un profond remaniement en 1838. L'article 637 énumère les divers risques couverts par les assureurs et l'article 640 stipule : « En cas d'assurance sur le corps et la quille du navire et sur le fret, l'assureur est déchargé des dommages causés par la fraude ou la baraterie du capitaine, s'il n'y a convention contraire dans la police ».

Les polices d'Amsterdam et de Rotterdam reproduisaient à peu près les termes de l'article 637, tout en dérogeant à l'article 640 :

« Les risques assumés par nous s'étendent à tous les dangers de la mer, mauvais temps, naufrage, échouement, collisions, abordages, trématage ou heurts, changement de route ou de voyages, chavirement, jet par dessus bord, incendie, violence, inondation, prises, pirates, brigands, empêchement par ordre d'autorité, déclaration de

(28) *Traité de droit maritime et fluvial*, T. II, p. 416.

(29) *Les Pandectes belges, Corpus Juris Belgici, Ass. Marit.*, N° 88.

guerre, représailles, négligence, nonchalance du capitaine et de l'équipage, ainsi que baraterie dudit équipage ; et toutes autres fortunes de mer, pensées ou non pensées, ordinaires ou extraordinaires, aucune n'étant exceptée. » (Imprimé de Rotterdam.)

Mais la rédaction des deux imprimés n'était pas exactement la même, en effet, la police d'Amsterdam contenait les mots « aux objets assurés ». Cette différence a permis à M. L.-J.-H. Bouman de soutenir dans un opuscule approfondi, publié à Amsterdam ⁽³⁰⁾ que la question des recours de tiers devait être résolue affirmativement au regard de la police de Rotterdam et négativement suivant celle d'Amsterdam. Mais cette deuxième partie de la thèse a trouvé un contradicteur dans M. Lévy, avocat à Amsterdam. Dans une judicieuse dissertation ⁽³¹⁾ ce dernier a développé ce principe que « l'objet réel de l'assurance, d'après les origines et la nature de ce contrat, n'est pas la chose matérielle qui y donne ouverture, mais l'intérêt qui pour l'assuré est indissolublement lié à cette chose ; en d'autres termes, l'intérêt qu'a l'assuré à ce que la dite chose ne devienne pas une source de préjudice par suite de l'une des causes prévues par le contrat d'assurance ». La question s'est, du reste, présentée peu de temps après en justice. Elle a été résolue contre les assureurs d'Amsterdam, — donc conformément aux jurisprudences française et belge, — par un jugement arbitral du 15 décembre 1859 ⁽³²⁾. Cette décision a été, sur appel des assureurs, confirmée par un arrêt longuement motivé de la Cour provinciale de Nord-Hollande du 3 janvier 1861 ⁽³³⁾. Le journal de jurisprudence « *Wetblad van het regt* », dans son numéro du 4 février 1861, a publié les très intéressantes plaidoiries de M. M.-H. S'Jacob pour les assureurs et de M. J.-W. Tydeman pour les assurés. La Cour de Cassation des Pays-Bas (*Hooge Raad*

(30) *Bydrage tot regtsgeleerdheid*, 1858-1859, n° 1, p. 155.

(31) *Mag. v. Hand.* 1860, mélanges, p. 97.

(32) *Mag. v. Hand.* 1859-I-179.

(33) *Mag. v. Hand.* 1861-I-3.

der Nederlanden) s'est prononcée dans le même sens, par son arrêt du 17 avril 1862 ⁽³⁴⁾. Il faut noter que l'avocat général Grégory qui prit la parole devant la Cour Suprême avait conclu dans un sens contraire ; selon lui, les assureurs n'en n'étaient pas responsables.

§ 4. — ITALIE.

Les articles 464 et 467 du Code de Commerce italien de 1865 sont semblables aux articles 350 et 353 du Code de Commerce français. C'est la même solution qui a prévalu sans d'ailleurs que les assureurs italiens aient jugé nécessaire d'aller en justice, le précédent créé par les arrêts de la Cour de Cassation française leur a paru suffisant, car leurs polices étaient exactement conçues de la même manière que les françaises.

Deuxième Groupe: Pays où les Armateurs supportent les recours de tiers

Dans ces deux pays, régis par le « Common Law », les tribunaux ont laissé les recours de tiers à la charge des assurés en vertu du principe fondamental que l'assureur n'est pas responsable de la perte qui ne provient pas immédiatement des périls assurés ; quand il y a une succession de causes qui ont produit la perte, la dernière doit seule être regardée et les autres rejetées bien que le résultat ne se serait pas produit sans elles.

§ 1. — ANGLETERRE.

En Grande-Bretagne, la police la plus usuelle était au début du XIX^e siècle celle du Lloyd's. La partie qui vise les

(34) Mag. v. Hand. 1862, *Regtspraak*, p. 88 et 65.

risques que les assureurs prennent à leur charge n'a pas varié depuis 1692, date de la police sur la cargaison du navire *Maria* (retrouvée et publiée par Marsden ⁽³⁵⁾). Ce texte est rédigé en des termes très larges :

« En ce qui concerne les risques et périls que nous, les assureurs, consentons à supporter et à prendre sur nous dans ce voyage, ce sont ceux de mer (perils of the sea), de guerre, de feu, d'ennemis, pirates, corsaires, brigands, jets, lettre de marque et de contre-marque, représailles, prises, arrêts, contraintes et détentions de tous rois, princes et peuples de quelque nation, condition ou qualité que ce soit, baraterie criminelle (barratry) du capitaine et de l'équipage et tous autres périls, pertes ou accidents qui pourront arriver au préjudice, détriment ou dommage des dites facultés et marchandises et du navire, en tout ou en partie. »

Notons que le mot anglais « barratry » n'a pas un sens correspondant exactement à celui du mot français baraterie ⁽³⁶⁾. « Barratry » ne vise que la baraterie criminelle et non pas comme sur le continent toutes fautes ou négligences même minimales du capitaine. C'est tout acte accompli sciemment par le capitaine au mépris des lois, toute malversation grave, toute négligence criminelle dictée par n'importe quel mobile qui cause, en fait, un préjudice au propriétaire ou aux affréteurs du navire. Lord Ellenborough ⁽³⁷⁾ la définit l'acte par lequel le capitaine enfreint nettement et frauduleusement son devoir envers ses armateurs. Le caractère frauduleux résulte de ce que le capitaine a agi dans son propre intérêt par malice pour les armateurs ou par mépris d'une loi qu'il doit respecter ⁽³⁸⁾. Parmi les

(35) *Admiralty Cases*, 1648-1840, p. 267 et s..

(36) Bruxelles, 5 octobre 1901, Aut. XVII, 184 : « Attendu que « barratry » en anglais et « baraterie » en français présentent un sens et une portée essentiellement différents ».

(37) Cour Suprême de Dunedin : 29 juillet 1886-Aut. II, 191.

(38) Abbots, *Law of Merchants ships and Seamen*, p. 137 : Crump, *Maritime Law Cases*, I, 332 et 432, III, 26 et VI, 233 ; Marshall, *Law of Insurance*, II, p. 575. Il en est de même aux Etats-Unis : Kent, *Commentaries of American law*, III, p. 379 ; Winter, *Marine Insurance*, p. 147.

fortunes de mer énumérées par la police du Lloyd's, ne figure pas l'abordage, mais ce n'est pas à dire qu'en Angleterre les assureurs ne répondent pas des pertes arrivées par collision ; la jurisprudence a, en effet, considéré que de tels dommages sont des pertes par les périls de la mer et sont, par conséquent, à la charge des assureurs. Aucune difficulté ne pouvait naître en ce qui concerne les collisions dues à un cas de force majeure, à un cas fortuit ou à la faute du navire non assuré (Affaire Smith v. Scott). Mais s'il s'agit d'un abordage occasionné par la faute du navire assuré ou par celle des deux navires, il semble qu'il devrait y avoir doute car la barratry ne comprenant pas les fautes et négligences du capitaine, rien ne les met à la charge de l'assureur. La jurisprudence a pourtant donné la même solution, notamment dans les affaires Dixon v. Sadler et Walker v. Maitland. Elle considère que la grande maxime du droit anglais de l'assurance : « *causa proxima non remota spectatur* » s'applique car les avaries causées au navire assuré sont réputées provenir immédiatement du péril spécifié et médiatement de la négligence ou faute du capitaine ou de l'équipage ⁽³⁹⁾.

Les recours de tiers étaient inconnus au début du ^{xix}^e siècle car, en 1826, W. Benecke ⁽⁴⁰⁾ se demande seulement si : « l'assureur peut obliger son assuré à agir contre le tiers coupable de l'abordage et refuser de le payer avant qu'il ait récupéré les dommages, ou si l'assureur doit payer les avaries intégralement et se faire subroger dans les droits et actions de son assuré pour intenter lui-même l'action en dommages-intérêts ». C'est en 1836 que la question des recours de tiers se pose pour la première fois en Angleterre dans l'affaire De Vaux v. Salvador dont voici l'espèce : Le navire *La Valeur*, assuré suivant la forme ordinaire de police du Lloyd's, vint en collision avec un vapeur dans la

(39) Park, on Insurance, 8^e éd., 139 ; Arnould, On Mar. Ins. 5^e éd., 744-746 ; Marsden, Collisions at sea, 2^e éd., 282.

(40) *Traité des principes d'indemnité en matière d'assurances maritimes et de grosse aventure sur navire et marchandise*, T. II, p. 536.

rivière Hoogly. A la suite de cet accident, l'un et l'autre furent sérieusement endommagés, et un arbitre décida que la collision étant due à la faute commune, chacun des armateurs devait supporter la moitié du dommage total causé, selon la règle alors en usage devant les seuls tribunaux d'Amirauté. Le navire assuré ayant subi moins de dommages que l'autre, son propriétaire fut obligé de régler à l'armateur du vapeur un solde, puis il s'adressa à ses assureurs pour que ceux-ci lui remboursent cette somme prétendant qu'il s'agissait là d'une avarie particulière due à un péril de la mer. Mais le premier Président de la Cour du Banc du Roi, Lord Denman, repoussa cette prétention. Après avoir rappelé la règle fondamentale de la *causa proxima*, le juge ajouta que l'obligation pour l'assureur de payer cette somme n'étant pas « une conséquence nécessaire ou immédiate des périls de la mer, mais provenait d'une disposition de la loi des nations éditée dans un but de convenance générale, mais qui n'a rien à voir avec la justice naturelle et qui n'est peut-être même pas conforme à cette justice. Cette somme ne peut pas être mise à la charge de l'assureur, pas plus que ne pourrait l'être une amende infligée à l'armateur pour infraction aux lois ordinaires d'un état déterminé et qui aurait été encourue à la suite de la réalisation de l'un des risques assurés ». Cette décision qui laissait pourtant à la charge des assurés des recours dont le nombre et l'importance allaient sans cesse en grandissant, ne fut même pas frappée d'appel et fut la seule que rendirent les tribunaux anglais pendant tout le xix^e siècle. La solution ne fut pas discutée en Angleterre, quoique Arnould, dans la seconde édition de son ouvrage, approuve la décision totalement opposée qui fut rendue aux Etats-Unis, en 1838, deux ans plus tard, mais reconnaît qu'elle n'a jamais été contestée en Angleterre depuis 1836. Les motifs de l'arrêt américain sont si remarquables que Lord Denman lui-même regrettait que la question qu'il avait jugée n'eût pas été examinée avec plus de soin et ne la considérait pas comme définitivement tranchée par

son jugement ⁽⁴¹⁾. Mais c'est la jurisprudence américaine qui revint sur sa décision et qui finit par adopter la solution anglaise qui fut toujours considérée en Grande-Bretagne comme une véritable loi comme le dira Lord Justice Scrutton dans l'affaire du *Warilda*. Les auteurs anglais se contentent de citer l'affaire *De Vaux v. Salvador* et de constater simplement qu'il a été jugé que les assurés ne peuvent pas récupérer les recours de tiers d'après la forme ordinaire d'une police du Lloyd's. Il en est ainsi notamment d'Arnould qui dans les éditions suivantes de son ouvrage constatera que « le principe de la décision de Lord Denman reste inchangé malgré la modification récente de la loi (36 et 37 Vict., c. 66, § 25, n° 9) qui fait de la règle du partage par moitié des dommages en cas d'abordage par faute commune, la nouvelle loi des tribunaux anglais alors qu'autrefois elle était appliquée uniquement par les Cours d'Amirauté ». Un seul auteur, R. Lowndes ⁽⁴²⁾ justifie la solution adoptée par la combinaison de la règle de la *causa proxima* et du principe fondamental de l'assurance : l'indemnité doit être bornée à la perte ou au dommage arrivé à la chose particulière qui constitue l'objet du contrat.

La question des recours de tiers devait se poser à nouveau en Angleterre à un intervalle de près d'un siècle dans le cas du vapeur *The Warilda*, affaire *Adélaïde Steamship C^o Ltd. v. The King* (1924). Pendant la guerre de 1914-18, ce navire avait été réquisitionné par le gouvernement anglais pour servir de navire-ambulance, en vertu de la charte-partie T. 99 dont la clause 19 stipulait :

« Les risques de guerre dont l'Amirauté prend la charge sont ceux qui seraient exclus d'une police anglaise ordinaire d'assurance maritime par la clause suivante ou une clause similaire, mais non plus large : « garanti franc de capture, saisie et détention... »

« Les dits risques sont assurés par l'Amirauté sur la valeur déter-

(41) Lettre adressée à Ch. Sumner, *Story's Lite and Leiters*. II, 379.

(42) *Practical treatise on the law on marine insurance*, paragr. 126.

minée du vapeur, s'il est perdu totalement, au moment dudit accident. »

Les armateurs avaient assuré leur navire d'après une police normale contenant la « collision clause » qui met à la charge des assureurs les recours de tiers pour collision. Le *Warilda* aborda un bâtiment de commerce, le *Pétingaudet*; tous deux furent gravement endommagés et le *Warilda* fut jugé seul en faute. Ses armateurs demandèrent aux assureurs des risques maritimes le remboursement des avaries de leur navire et des trois quarts de la somme qu'ils avaient payée à l'autre navire, mais ils furent déboutés. Ils se retournèrent alors contre la Couronne. La Chambre des Lords leur accorda le remboursement des avaries du navire réquisitionné mais la majorité des juges refusa d'admettre qu'ils pouvaient se faire payer la somme qu'ils avaient dû verser au *Pétingaudet*. L'arrêt est basé à la fois sur un argument de fait : « le § 2 de la clause 19 semble indiquer avec une clarté suffisante que les parties avaient eu en vue seulement la perte ou l'avarie du navire lui-même et non les dommages à un autre navire causés par la négligence des officiers et de l'équipage du navire assuré » et sur un argument de droit, qui est le même que dans l'affaire *De Vaux v. Salvador* : « la responsabilité du *Warilda* envers le *Pétingaudet* résulte non pas de l'abordage lui-même, mais de la négligence du capitaine du navire réquisitionné qui est la seule cause du procès. » Le paiement effectué par les armateurs du *Warilda* n'est pas une conséquence directe et immédiate des opérations de guerre et en vertu de la maxime « *causa proxima non remota spectatur* », la Couronne, assureur des risques de guerre, n'en n'est pas responsable. Notons que l'argument de fait développé dans cette espèce aurait pu l'être en 1836, car la police ordinaire du Lloyd's mentionne que la valeur du navire est la limite que les assureurs fixent à leur responsabilité pour les périls de la mer.

Etant donné les motifs du jugement de Lord Denman, il n'est pas étonnant que les armateurs n'aient pas songé à

réclamer à leurs assureurs sur corps les réclamations qu'ils étaient obligés de payer aux chargeurs ou aux réceptionnaires des marchandises transportées dans leur navire, comme cela s'est vu en France. Aucune décision n'a été rendue à ce sujet par les tribunaux anglais, car les juges n'auraient eu qu'à recopier purement et simplement le jugement de l'affaire *De Vaux v. Salvador*. Toutefois, il est nécessaire d'examiner les raisons qui ont été données dans l'affaire *The Field Steamship C^o Ltd v. Burr*. Il ne s'agissait pas de recours de tiers, mais de frais extraordinaires de débarquement qu'avaient dû exposer les armateurs du navire assuré à la suite d'un abordage qui avait fait pourrir complètement une partie de la cargaison. Ils réclamèrent ces frais à leurs assureurs sur corps. Le juge Bigham, puis la Cour d'Appel, décidèrent que ces derniers n'en n'étaient pas responsables car « ne s'agissant pas d'une détérioration de la coque et des machines (seuls objets sur lesquels l'assurance porte), ces frais sont en dehors du contrat d'assurance » et ne peuvent concerner que le contrat d'affrètement qui couvre les profits ou les pertes d'un tel accident ; de plus, « les périls de la mer ne peuvent être considérés comme la *causa proxima* d'une telle perte (*De Vaux v. Salvador*) » et que, même s'il en était ainsi, les assureurs ne seraient pas responsables des avaries causées à la cargaison par une collision due à la faute ou à la négligence du capitaine ou de l'équipage du navire assuré.

§ 2. — ETATS-UNIS.

La clause énumérant les risques que les assureurs prennent à leur charge est exactement la même aux Etats-Unis qu'en Grande-Bretagne. La jurisprudence admet aussi par application de la maxime « *causa proxima non remota spectatur* » que l'abordage, quoique non mentionné explicitement parmi les fortunes de mer, doit être considéré comme

venant des « périls de la mer ». Ainsi, dans l'affaire *The Potomac*, les tribunaux ont condamné les assureurs à payer les avaries provenant d'une collision. La question des recours de tiers semble se présenter pour la première fois en 1838 dans l'affaire *John Peter and John Peter Jr v. The Warren Insurance Co*. L'espèce est la suivante : un navire, *Le Paragon*, était assuré par police du 1^{er} avril 1836, par la Compagnie défenderesse. Au cours d'un voyage de Hambourg à Gottenborg, le navire assuré aborda et coula le bateau *Frau Anna*. La Cour de Hambourg décida que l'abordage n'était dû ni à une faute, ni à une négligence du *Paragon*. Conformément à la loi maritime de Hambourg, l'arrêt mit à la charge de ce dernier vapeur, la moitié des dépenses de ses propres avaries et la moitié de la valeur du bateau coulé (soit la moitié du dommage total éprouvé par les deux navires, ce qui était la solution admise par la loi française (art. 407 anc. du C. Com.) avant la Convention de Bruxelles pour l'abordage douteux). Les armateurs du navire assuré durent donc payer au propriétaire du bateau, une somme de \$ 2.600 », soit la moitié de la valeur du *Frau Anna*, \$ 3.000 moins la moitié des réparations faites à leur navire, \$ 400. Ils réclamèrent le remboursement de cette somme à leurs assureurs qui, se basant sur le précédent créé par l'affaire *De Vaux v. Salvador*, objectèrent que, d'après les principes généraux du droit de l'assurance, ils ne devaient être responsables que des pertes provenant d'une *causa proxima* et non d'une cause non immédiatement en liaison avec les périls assurés, l'application de la maxime de la *causa proxima* ayant déjà été admise par la Cour Suprême des Etats-Unis dans certaines affaires ⁽⁴³⁾. Les assureurs ayant été condamnés au paiement des \$ 2.600 saisirent en 1838 la Cour Suprême de l'Etat de Massachusetts. C'est le juge Storry qui fut chargé de faire connaître l'opinion de la Cour. Il réfuta d'abord l'argument tiré par

(43) *Potapsco Insurance Co v. Coulter* ; *Colombian Insurance Co v. Lawrence et Waters v. Merchant's Louisville Insurance Co*.

les assureurs de la maxime de la *causa proxima*. « Certes, cette règle est juste et régit l'espèce, mais faut-il encore la comprendre correctement et l'appliquer dans son vrai sens. Soutenir que la loi de Hambourg est la cause proche de la perte réclamée et que l'abordage n'en est que la cause éloignée, est une subtilité métaphysique bien plus qu'un raisonnement juridique. En poussant à fond l'argument des assureurs, on devrait dire avec plus d'exactitude que la décision de la Cour est la *causa proxima* et que la loi de Hambourg n'en est que la *causa remota*. Mais de telles subtilités ne peuvent être admises ni par la pratique, ni par les juges. On n'a pas l'habitude de dire que la sentence du juge, la décision de la Cour est la cause de la perte subie par la personne qui a été condamnée ; on l'attribue au tort originel qui a donné lieu aux dommages et dont l'action en justice n'est que la conséquence. Il doit en être de même ici : et la pratique journalière dira que l'abordage est la cause de l'obligation née à la charge des armateurs du *Paragon* de payer la moitié de la valeur du *Frau Anna*. Les juges doivent se baser sur une interprétation loyale de la volonté des parties : la perte doit, d'après la police, être une conséquence naturelle et nécessaire des périls couverts. La décision de la Cour de Hambourg n'est que la conséquence nécessaire de l'abordage, car son seul objet a été de déterminer et de fixer le montant dont le *Paragon* avait été grevé dès le moment où il fut venu en collision avec le *Frau Anna*. »

« Cette application de la règle de la *causa proxima* doit étonner d'autant moins que, par son application, les assureurs consentent à supporter des dommages absolument analogues à ceux de l'espèce. Ainsi, en cas de jet à la mer fait pour éviter un péril couvert par la police, les assureurs ne font aucune difficulté pour payer leur part à la contribution aux avaries communes. Ils auraient cependant pu songer à soutenir que la cause proche du jet est un fait du capitaine et non pas la violence des flots et des vagues qui, elle, est un péril couvert. Les polices ne mentionnent

pas expressément le paiement de ces contributions, mais il est certain que les assureurs doivent les rembourser à leurs assurés, car elles sont une conséquence ou un résultat d'un péril quelconque expressément assuré. De même, quand une cargaison de marchandise périssable a été endommagée par les périls de la mer, on pourrait soutenir que la perte est imputable au capitaine qui l'a fait jeter par-dessus bord, mais les assureurs n'en sont pas moins responsables car la cause réelle de la perte réside bien dans les périls de la mer. »

« La solution anglaise donnée dans le cas *De Vaux v. Salvador* doit être repoussée car elle n'est basée, ni sur les principes généraux du droit des assurances, ni sur une analogie avec la loi positive. De plus, les auteurs les plus éminents, ne se basant pas sur une loi particulière à la France : Pothier, Emérigon et Estrangin décident que dans un cas comme celui-ci les assureurs doivent payer la part contributive du navire ».

Le juge Storry fit, en terminant, appel aux deux considérations suivantes : d'une part, si le *Paragon* avait été coulé, la loi de Hambourg aurait donné aux assureurs un bénéfice car ils n'auraient eu à payer qu'environ la moitié de la valeur du navire assuré, la seconde moitié ayant été récupérée des armateurs de l'autre navire ; d'autre part, les assureurs tiennent certainement compte que le navire qu'ils couvrent pourra être assujéti à des lois étrangères dans les différents ports où il se rendra, puisqu'ils admettent en cas d'avarie commune que le règlement se fera d'après la loi locale et non d'après la loi américaine.

Tous les auteurs anglais insistent sur le fait que cette espèce ne différerait de celle jugée par Lord Denman que sur un point qui n'a du reste effectivement aucune influence sur la solution : en Angleterre la question de responsabilité de l'abordage entre les deux navires avait été tranchée par un arbitrage, tandis qu'aux Etats-Unis, elle l'avait été par une décision judiciaire. Or, cela est inexact, il existe, entre les deux espèces, une différence très importante : le navire

La Valeur était en faute alors que le *Paragon* n'avait commis ni faute, ni négligence. On ne peut donc pas dire comme le font les auteurs que la décision du juge Storry était diamétralement opposée à celle donnée par Lord Denman, puisqu'elles tranchent deux cas très différents. Cette décision de la Cour Suprême du Massachussetts ne tranche pas en réalité une question de recours de tiers, elle ne fait que mettre à la charge des assureurs un abordage dans lequel le navire assuré n'était pas en faute (ce qui est normal et universellement admis) et ce, quel que soit le mode de répartition des avaries adopté par la loi locale, applicable à l'accident. La question se pose du reste de la même façon dans les pays du groupe précédent, comme cela ressortira de la section suivante. L'affaire *J. Peter and J. Peter Jr v. The Warren Insurance C^o* alla devant la Cour Suprême des Etats-Unis en 1840. La Cour fédérale confirma la solution en décidant que la part contributive payée par les armateurs du *Paragon* à la suite d'un tel abordage « est un effet direct, positif et proche de cet accident et que les assureurs en sont responsables d'après la police qu'ils ont souscrite ».

La Cour Suprême des Etats-Unis devait décider quelques années plus tard que les assureurs ne sont pas responsables des réclamations des tiers quand ceux-ci ne sont pas mentionnés d'une manière explicite dans la police. C'est à propos de l'affaire *The General Mutual Insurance C^o v. Ebenezer B. Sherwood* dont voici l'espèce : le brick *Emily* était assuré par une police du 17 octobre 1843 pour une somme de \$ 8.000, le navire étant évalué \$ 16.000. Pendant un voyage, couvert par cette police, l'*Emily* aborda et coula, par la faute et la négligence de son capitaine, le schooner *The Virginien*. Les armateurs du brick furent à la suite de cet abordage obligés de payer aux propriétaires du schooner et de sa cargaison une somme de \$ 8.000. La Cour du district sud de l'Etat de New-York « avait autorisé les assurés à se faire rembourser la moitié de cette somme » car ils avaient un découvert de 50 %. Les assureurs s'adressè-

rent alors à la Cour Suprême des Etats-Unis par la procédure du « writ of error ». Le juge Curtiss, en faisant connaître l'opinion de la Cour, commença par faire remarquer que « dans l'examen des questions qui naissent d'une police d'assurance, il est nécessaire de rechercher si le contrat n'a pas déjà reçu quelque interprétation pratique par les parties. Il faut la chercher non à travers quelques usages partiels ou locaux, mais dans le consentement général du monde des commerçants. Quand une telle interprétation pratique apparaît clairement, elle est d'un grand poids, non seulement parce que les parties à la police peuvent avoir contracté en raison de son existence, mais encore parce que cette pratique indique une convenance générale et une équité substantielle de la règle adoptée ». La décision rendue dans l'affaire *De Vaux v. Salvador* rejette les réclamations formées contre les assureurs quand elles sont basées sur les dommages causés par le navire assuré à un autre vaisseau. Cette solution est juste car pour l'application de la règle de la *causa proxima*, il ne faut regarder que la seule cause effective. Dans ce sens, les assurés font valoir que la collision étant un péril de la mer, la négligence qui la cause ne doit pas entrer en ligne de compte, car elle repose pour ainsi dire derrière le péril de mer et en est une cause trop éloignée. Cela n'est exact que lorsque la perte n'est due qu'à la collision et que la loi considère que c'en est une conséquence nécessaire. Il en est ainsi dans le cas de l'abordage douteux (affaire *Peters v. Warren Insurance Co.*), car « l'assureur ne peut pas se prévaloir de la négligence des préposés de l'assuré, mais dans le cas d'abordage fautif, l'assuré se retranchant derrière la collision, montre que la seule raison pour laquelle il a dû payer quelque somme à autrui est la négligence ou la faute de son capitaine ». La dépense dont il s'agit ici grève le navire non seulement parce qu'elle est une suite de la collision, mais encore parce qu'il y a eu faute des préposés de l'assuré. On ne peut donc dire que l'abordage est par lui-même la cause efficiente de la perte et on ne peut, d'une manière juste, le considérer

comme en étant la *causa proxima*. Ces réclamations ne sont pas couvertes par la police, car on ne peut interpréter cette dernière comme une assurance contre les pertes directement imputables à la négligence du capitaine ou de l'équipage. S'il s'agissait des avaries causées à l'*Emily* lui-même dans la collision, la cause de la perte serait cet accident. Mais il s'agit ici de dommages soufferts par un navire non assuré et pour que l'assuré puisse les recouvrer, il faudrait qu'il prouve non seulement qu'il y a eu avarie par un des périls couverts, mais encore que l'assureur a entendu couvrir la responsabilité que peut encourir l'assuré en conséquence des fautes de ses préposés. « Dans le cas présent, on peut donc dire, avec juste raison, que la négligence est la véritable cause de la perte et non pas l'abordage. Les plus estimables des écrivains du continent européen : Pothier, Boucher, Boulay-Paty, Emérigon déclarent clairement que les assureurs n'en sont pas tenus. Il en est de même du reste de Marshall et Philipps ⁽⁴⁴⁾. On ne peut invoquer l'affaire *Peters v. Waren Insurance C^o*, car il s'agissait d'une collision dans laquelle le navire assuré n'était pas fautif. M. Storry et la Cour Suprême de l'Etat de Massachussetts, dans l'affaire *Hale v. Washington Insurance C^o*, ont suivi la même solution que dans l'affaire précédente, quoiqu'ils aient eu à trancher la question pour un abordage fautif, mais avec un grand respect pour ce juge éminent et cette Cour respectable, nous pensons que la solution adoptée par eux n'est en conformité ni avec les principes corrects de l'assurance, ni avec l'interprétation pratique du contrat. Nous ne doutons pas que si les armateurs, les capitaines et les matelots savaient que les assureurs sont responsables pour tous les dommages causés par les collisions dues à leur négligence, tous relâcheraient leur vigilance, ce qui aurait pour résultat d'augmenter les pertes de vies et de biens ».

Cette espèce est exactement semblable à celle qu'a eu à juger Lord Denman et comme elle a été résolue de la même

(44) *On Insurance*, T. I, 636.

façon, on peut en conclure que jamais les jurisprudences anglaise et américaine n'ont divergé sur ce point. La Cour Suprême de l'Etat de New-York a condamné les assureurs à payer les recours de tiers dans l'affaire *Mathews v. Howard Insurance C^o* en 1850, mais dès 1852, la Cour Suprême fédérale renversa cette décision. Notons que la Cour Suprême du Massachussetts n'en continua pas moins sa jurisprudence, notamment dans les affaires : *Nelson v. Suffolk Insurance C^o*, *Blanchard v. Equitable Safety Insurance C^o* et *Wharf v. Equitable Marine Insurance C^o*.

La jurisprudence des Etats-Unis, telle qu'elle a été façonnée par la Cour Suprême Fédérale peut donc se résumer ainsi :

S'il y a abordage fautif : les assureurs ne sont pas garants des recours de tiers, car ils ne couvrent que le navire assuré et que, de plus, ils ne sont pas chargés de protéger l'assuré contre les fautes ou les négligences de son personnel.

S'il y a abordage douteux, on ne peut pas dire qu'il y a faute du navire assuré, puisqu'on n'a pas pu le prouver : les assureurs sont responsables d'un tel abordage et devront payer à leur assuré tout ce qu'il a dû déboursier à la suite de cet accident. Ce déboursé variera avec la loi locale applicable : ce sera soit les seules avaries du navire assuré, soit la moitié des dommages subis par les deux navires.

C'est du reste, cette double solution qui sera adoptée dans la section suivante pour la France et les pays du premier groupe, bien que la jurisprudence oblige les assureurs à payer sans faire de distinction entre ces deux cas.

Troisième Groupe: Pays où la question a été résolue par le législateur avant de se poser devant les tribunaux

Ce dernier groupe comprend les Pays de la Confédération germanique et les Pays scandinaves. Les différents Etats qui composaient l'Allemagne avant 1870, ont été

dotés dès 1861 d'un Code de Commerce qui tranchait la question des recours de tiers dans son article 824. La police de Hambourg, en 1848, ne les prévoyaient pas et était ainsi rédigée :

« Nous prenons à notre charge le risque de tous les dommages et accidents qui pourraient survenir à cette coque, dans le courant de ce voyage, de quelque manière que ce puisse être, soit par fortune de mer, tempête et orage, naufrage, échouement, abordage fortuit, feu, négligence et fausse route, soit par arrêts et molestations de rois, princes ou républiques, capture et reddition, représailles et confiscation, spoliation à main armée de la part de corsaires et forbans, erreurs et baraterie du patron et de son équipage, ou par toutes autres causes prévues ou non prévues.

« Vu que nous nous mettons absolument au lieu et place du dit assuré, pour le préserver de toute perte...

« Nous nous engageons collectivement et séparément à payer... autant qu'il sera requis, pour indemniser l'assuré et pour couvrir les frais extraordinaires de tous les dommages qui pourraient survenir au dit navire d'une manière prévue ou imprévue. »

Il semble qu'avec cette dernière clause, les tribunaux n'auraient pu que suivre la solution des pays précédents, mais avant la promulgation du Code de Nuremberg et de Hambourg, aucune réclamation n'avait été présentée aux assureurs sur corps. C'est ainsi que Carl Von Kaltenborn ⁽⁴⁵⁾ passe en revue les différentes avaries que les assureurs sont susceptibles de payer et ne fait aucune allusion aux recours de tiers. Il en est de même de Reinold Nizze ⁽⁴⁶⁾. Enfin, les travaux préparatoires du Code de Commerce relatent que la question des recours de tiers n'est jamais venue devant les tribunaux de la Confédération germanique et que la Commission chargée de l'élaboration du Code l'a tranchée pour éviter les errements et discussions qui ont lieu et qui se

(45) *Les principes du droit maritime*. Berlin, 1851. Ch. IV, § 153 à 161.

(46) *Le droit commun maritime des nations civilisées*. Rostock, 1857.

produisent dans beaucoup de pays où la législation est muette ⁽⁴⁷⁾. La conception de l'assurance des recours de tiers qui a prévalu dans le H.G.B. a été l'objet d'une longue discussion qui sera rapportée dans la deuxième partie.

La situation est la même dans les Pays Scandinaves qui, dès 1850, bénéficièrent d'un Code maritime mettant d'office ces risques à la charge des assureurs.

Cette absence de décision rendue par les tribunaux de ces différents pays n'a rien qui puisse surprendre si l'on songe que les recours de tiers se posent pour la première fois aux Pays-Bas et en Belgique en 1858 et 1859 et que la question de leur couverture d'office a surtout été controversée en France et aux Etats-Unis de 1850 à 1865.

SECTION III

DISCUSSION DE LA SOLUTION JURISPRUDENTIELLE FRANÇAISE ⁽⁴⁸⁾

Il est nécessaire d'étudier quelle est la valeur de la conception adoptée par les tribunaux français sur la question de la couverture de plein droit des recours de tiers. Cette étude sera du reste valable non seulement pour la France, mais encore pour les Pays-Bas, la Belgique et l'Italie, car la situation étant exactement la même, les arguments qu'ont fait valoir les tribunaux et les auteurs sont semblables. Quel est l'intérêt que présente cette discussion ? Au point de vue théorique, l'intérêt est certain, car elle permet

(47) Procès-verbaux de la Commission pour l'élaboration d'un Code de commerce commun aux Etats allemands, T. VII, p. 3224 et T. VIII, p. 4329.

(48) Dans cette section, les auteurs et les décisions jurisprudentielles qui seront cités sans référence sont ceux pour lesquels tous les renseignements utiles ont déjà été donnés à la section II.

d'étudier à fond l'assurance maritime et les conceptions fort différentes sur lesquelles on a proposé de la faire reposer. De plus, les considérations qui vont être développées à ce sujet sont un excellent commentaire des règles adoptées aujourd'hui. Il ne faut pas oublier non plus qu'en France et aux Pays-Bas, le législateur n'a pas encore pris partie sur la question de savoir si les assureurs doivent être considérés comme responsables des recours de tiers de plein droit ou s'il faut une stipulation expresse de la police. Il est nécessaire de mettre en lumière les arguments des deux systèmes pour se rendre compte du parti que le législateur doit prendre. Au point de vue pratique, cette discussion offre-t-elle encore un intérêt ? La plupart des auteurs jugent comme M. Ripert ⁽⁴⁹⁾ et répondent qu'elle n'en a plus du tout, car les imprimés des polices contiennent tous des textes plus ou moins détaillés qui réglementent ces risques d'une façon positive. Ce point de vue contient certes une grande part de vérité, mais il ne faut pas oublier qu'en 1924 s'est posée, devant les tribunaux anglais, exactement la même question qu'en 1836, alors que toutes les polices anglaises contiennent la *Running down clause* qui indique expressément l'étendue de l'obligation des assureurs. Un cas comme celui du *Warilda* a évidemment peu de chance de se poser à nouveau, mais rien ne permet d'affirmer que la question de la couverture des recours de tiers ne se posera pas un jour ou l'autre, sous une forme imprévue et à laquelle les textes des polices ne pourront pas s'appliquer. Cette discussion a toutefois un intérêt pratique considérable dans une sphère légèrement voisine, mais qui, étant régie par les mêmes textes législatifs, pourra donner lieu à la même discussion. L'assurance sur facultés ne les connaît pas à l'heure actuelle, les polices sont muettes à leur sujet, mais il n'est pas impossible que ces réclamations s'y présentent bientôt, comme cela sera exposé dans l'appendice II. Les assureurs sur facultés n'ont pas jugé bon, jusqu'à présent, de mo-

(49) Op. cit. T. III, n° 2637.

difier l'imprimé de leur police, ils n'ont pas dit explicitement s'ils entendaient couvrir ou non les recours de tiers auxquels pourraient donner lieu les marchandises assurées. La question est entière et la situation est exactement la même que celle qui se présentait vers 1835 pour l'assurance sur corps. La Cour de Cassation devrait-elle maintenir la solution qu'elle a donnée dans ses trois arrêts de 1857 et de 1861 ou au contraire se rangerait-elle à celle que comporte l'arrêt qu'elle a rendu en 1876, à propos des dommages corporels ? Pour résoudre cette question, il est nécessaire d'examiner quelle est celle de ces deux solutions qui peut être considérée comme en accord avec les principes généraux de l'assurance maritime. Il vaut mieux aborder dès maintenant cette discussion plutôt que de la rejeter à l'appendice consacré à l'assurance sur facultés.

Inutile de dire que cette controverse n'existe que lorsque la police est muette, comme cela s'est produit au début et pendant la première moitié du *xix^e* siècle. Le législateur a toujours reconnu aux parties le droit d'augmenter ou de diminuer à leur volonté les risques mis à la charge des assureurs et par conséquent toute stipulation relative à ces réclamations est valable.

Toutes les décisions des tribunaux français, belges et hollandais sont relatives à des polices où les assureurs avaient pris à leur charge la baraterie du patron et de l'équipage, où les parties avaient dérogé à l'article 353 C. Com. Mais la question peut se poser aussi sans que la police ait dérogé à cet article. C'est ce cas qui sera étudié le premier.

§ 1. — LES ASSUREURS NE COUVRENT PAS LA BARATERIE.

Les Tribunaux n'ont pas eu à décider si les assureurs étaient responsables des recours de tiers dans ce cas, parce que tous les imprimés de police du début du *xix^e* siècle dérogent à l'article 353 des Codes de Commerce français et belge, à l'article 640 du Code de Commerce néerlandais, et

à l'article 467 du Code de Commerce italien, qu'il s'agisse du reste de ceux des différentes places de France ou d'Italie, ou de ceux qui étaient en usage à Anvers, Amsterdam ou Rotterdam. L'article premier de tous mentionne expressément la baraterie du patron au nombre des fortunes de mer qui sont aux risques des assureurs.

S'il n'est pas dérogé à l'article 353, les assureurs répondent de toutes les fortunes de mer énumérées à l'art. 350 (637 C. néerlandais et 464 du C. italien), sauf quand elles proviennent soit du fait ou de la faute de l'assuré lui-même (art. 351, 638 ou 465), soit du vice propre de l'objet assuré (art. 352, 639 ou 466), soit enfin de la baraterie du patron et de l'équipage (art. 353, 640 ou 467). Que faut-il entendre par ces derniers mots ? Une controverse partage la doctrine. Suivant l'immense majorité des auteurs, on doit entendre par baraterie du patron non seulement les prévarications, mais encore la simple imprudence du capitaine et ses fautes même légères, car il ne faut pas oublier qu'il est un mandataire salarié et dès lors point n'est besoin qu'il y ait dol ou fraude pour qu'il en soit responsable⁽⁵⁰⁾. Cette opinion se base sur le sens que ce mot avait dans l'Ordonnance de la Marine aux dires des Commentateurs et que les rédacteurs du Code de Commerce paraissent avoir voulu conserver. Emérigon⁽⁵¹⁾ écrit : « Par baraterie on entend communément le crime dont un capitaine se rend coupable, en prévariquant dans son état. Ainsi toute faute dans laquelle un Capitaine tombe n'est pas baraterie, si elle n'est accompagnée de dol ou de fraude : *Non omnis navarci culpa est barataria, sed solum tunc ea dicitur, quando committitur cum praeexistenti ejus machinatione, et dolo praeordinato ad casum*. Casaregis, disc. I, n° 77. Cependant, parmi nous, le mot baraterie comprend le cas de simple faute tout

(50) Cour de Cassation de Palerme, 19 février 1904, Aut. 1904-05, p. 123. Contra Montpellier, 12 mars 1869, et sur pourvoi Cour de Cass., Ch. des req., 21 décembre 1869, D. 70-I-305 : La baraterie ne comprend pas les fautes légères commises par le capitaine.

(51) Op. cit. ch. XII, sect. III, § 1.

comme celui de dol. Guidon de la Mer, ch. 5, art. 6 ; ch. 9, art. 1 et 8. Ordonnance, art. 28, titre des assurances ». Il est donc permis de dire avec Valin ⁽⁵²⁾ et Pothier ⁽⁵³⁾ que « ces termes de baraterie du patron comprennent toutes les espèces, tant de dol que de simple imprudence, défaut de soins et impéritie, tant du patron que des gens de l'équipage ». La Commission du projet de Code de Commerce avait admis que ce mot n'impliquait que la prévarication du capitaine et des matelots (sens actuel du mot anglais *Barratry*), mais la Cour de Rennes fit observer que l'usage lui avait donné beaucoup plus d'étendue, « que la baraterie comprenait les simples fautes du capitaine, exemples de dol, son impéritie, ses négligences ; en un mot, tous les faits dont l'article 216 rend le propriétaire du navire civilement responsable ». Cette Cour fut en conséquence d'avis que l'on devait ajouter au mot « prévarication » ceux-ci « ou toute autre faute », ce qui a été consacré par l'art. 353.

Un système diamétralement opposé a été soutenu, notamment par de Courcy, Droz et Boistel. La baraterie ne comprenait pour ces auteurs que la prévarication et les fautes graves assimilables au dol. On peut, en effet, reprocher au système précédent « de lire l'art. 353 comme s'il visait purement et simplement les prévarications et les fautes du capitaine et de l'équipage. Or, cet article ne parle des fautes et des prévarications du capitaine, qu'autant qu'elles sont connues sous le nom de baraterie de patron. Il s'ensuit donc que le législateur n'a pas indistinctement visé, dans l'art. 353, toutes les fautes soit du capitaine, soit des matelots : que, tout au contraire, il a fait parmi les fautes deux catégories, dont la première comprend les fautes qui avec les prévarications, sont connues sous le nom de baraterie, et la deuxième, les autres fautes, c'est-à-dire celles qui ne sont pas connues sous ce nom. » De Courcy fait de plus valoir que l'exception de la baraterie n'exonère pas

(52) Op. cit. sous l'art. 28 du titre des assurances.

(53) Op. cit. N° 65.

les assureurs de la responsabilité des pertes qui arrivent à l'objet assuré par suite d'une de ces erreurs nautiques, de ces fautes de manœuvres, de ces imprudences de subalternes qui sont incontestablement des risques, et même les principaux risques de la navigation. « Il en était ainsi dans la pratique, même au temps de Valin. A Marseille, au témoignage d'Emérigon, l'usage était de ne pas garantir la baraterie. Cependant, les assureurs prenaient leur contrat au sérieux, comme une protection efficace offerte au commerce contre les risques de la navigation. Quand l'objet assuré avait vraiment péri dans un naufrage ou un incendie, ils n'allaient pas rechercher si le capitaine n'aurait pas pu manœuvrer plus habilement, ni si l'incendie n'aurait pas été allumé par une imprudence de matelot. Ils ne repoussaient que la responsabilité des malversations ». Il faut reconnaître qu'il y a une grande part de vérité dans les considérations invoquées par de Courcy à l'appui de son système. C'est cependant le système proposé par la majorité de la doctrine qui a été admis par tous les tribunaux qui ont eu à trancher la question de la couverture d'office des recours de tiers : tous ont en effet considéré qu'il y avait baraterie du patron étant donné que les tribunaux qui avaient tranché la question de responsabilité de l'abordage avaient condamné le capitaine à réparer tous les dommages qui étaient résultés de cet accident. Remarquons que la controverse relative au sens du mot baraterie n'a plus aucun intérêt depuis que ce risque est universellement mis à la charge des assureurs, car si l'on adopte l'un ou l'autre des systèmes proposés, le résultat est le même : les assureurs sont toujours responsables des dommages qui arrivent aux objets assurés. Il était cependant nécessaire de rapporter cette controverse car, suivant que l'on applique l'un ou l'autre de ces systèmes à une police excluant la baraterie de la garantie des assureurs, la question des recours de tiers se pose ou non en cas d'abordage fautif et en cas d'abordage par faute commune. L'abordage douteux qui lui aussi

peut donner lieu à des réclamations, sera examiné par la suite.

Aucune dérogation n'étant faite à l'article 353, il s'ensuit que les assureurs ne sont point responsables des avaries qui auront été occasionnées au navire assuré par baraterie. Cette solution a été appliquée par les Commentateurs de l'Ordonnance et du Code de Commerce au cas de l'abordage. C'est ainsi que Boulay-Paty écrira : « Il faut, pour être à la charge de l'assureur, que l'abordage soit arrivé par cas fortuit comme dans une tempête ou même par la faute du capitaine de l'autre navire. Les lois et la jurisprudence ont toujours mis à la charge de l'assureur tout abordage qui n'a pas pour cause le fait de l'assuré ou du capitaine ». Les assureurs n'étant point responsables des avaries faites par abordage fautif au navire assuré lui-même, ne pourront à plus forte raison être recherchés pour les avaries causées, au navire d'autrui, par un abordage dû à la faute du capitaine ou de l'équipage du navire assuré. Cette solution est évidente et Levillain dira « Supposons d'abord l'assurance souscrite dans les termes prévus par les articles 350 et suivants du Code de Commerce, il n'existe dans la police aucune clause relative aux pertes et avaries causées par la faute du capitaine ou des gens de l'équipage. Dans ce cas, l'assureur ne saurait être tenu des indemnités auxquelles l'assuré peut être soumis en vertu du principe exprimé dans le premier alinéa de l'article 216. » Tous les auteurs qui soutiennent le système jurisprudentiel ayant admis que toute faute du capitaine est une baraterie, les assureurs ne sont pas garants des recours de tiers provenant des abordages fautifs ou par faute commune. Mais il n'en est pas de même pour les partisans du système de De Courcy, la raison indiquée ci-dessus n'étant pas valable pour toutes les fautes classées en dehors de la baraterie de patron. Il suffit de supposer un abordage dans lequel les tribunaux ont condamné le capitaine du navire assuré pour une faute qui ne rentre pas dans la baraterie, suivant l'acception étroite de ce mot. Le raisonnement ci-dessus est

donc inapplicable ici et la question reste entière. Mais, étant donné que les arguments que l'on peut faire valoir pour exonérer les assureurs des recours de tiers sont les mêmes que ceux dont on s'est servi pour réfuter, sans succès d'ailleurs, la thèse qu'ont soutenue les assureurs devant les tribunaux dans le cas où ils avaient assumé la baraterie, ils seront étudiés dans le § 2. Cette manière de procéder permet de suivre exactement les discussions telles qu'elles ont eu lieu dans la réalité.

Examinons maintenant le cas de l'abordage douteux qui a aujourd'hui complètement disparu depuis la mise en vigueur de la Convention internationale de Bruxelles, réglementant l'abordage. Seuls quelques auteurs se sont aperçus qu'il paraissait pouvoir donner lieu à des recours de tiers quand le navire assuré avait éprouvé moins d'avaries que l'autre bâtiment. L'article 407 (ancien) du Code de Commerce, décidait qu'en cas d'abordage mixte ou douteux, « le dommage est réparé à frais communs par portions égales par les navires qui l'ont fait et souffert ». Prenons un exemple numérique pour déterminer exactement le montant dû à l'autre navire et par conséquent le recours de tiers : le navire assuré a éprouvé des avaries se montant à Frs 20.000, celles de l'autre sont évaluées à Frs 80.000. Le total des avaries est de Frs 100.000, somme dont chaque navire doit supporter la moitié, soit Frs 50.000. L'armateur du navire assuré imputera sur cette somme les avaries qu'il a subies, soit Frs 20.000, et devra verser au propriétaire de l'autre Frs 30.000, paiement qui semble constituer un recours de tiers. L'assureur devra-t-il rembourser cette somme ou l'assuré n'aura-t-il aucun recours ? Avant de pouvoir répondre à cette question, il est nécessaire de savoir si l'abordage douteux doit être considéré comme dû ou non à une faute du capitaine du navire assuré. Un seul auteur, Lemonnier ⁽⁵⁴⁾, a soutenu que : « tout abordage dont la

(54) Op. cit. N° 161. Weill (op. cit. N° 132) admet l'opinion de Lemonnier, mais ajoute : « L'assuré peut être présumé en faute vis-à-vis

cause est douteuse, est présumé provenir d'une faute commune aux deux capitaines », car « si le législateur avait voulu assimiler au cas de l'abordage fortuit celui-ci, il n'aurait point manqué d'étendre la décision qu'il applique au premier et au lieu de répartir par moitié entre les deux navires tout le dommage souffert, il aurait décidé que chacun garderait pour son compte l'avarie subie par lui. Si telle est la présomption légale, il en résulte que, dans l'espèce, les assureurs ne doivent pas répondre de la part de dommage afférent à chaque navire d'après le droit commun (les assureurs n'ayant pas dérogé à l'art. 353) ». Suivant l'opinion de cet auteur, l'abordage douteux étant dû à la faute des deux capitaines, devrait être traité en conséquence comme tout abordage fautif ; cela le ferait donc rentrer dans la catégorie ci-dessus exposée. Tous les autres auteurs expriment un avis opposé et admettent qu'il doit être considéré comme un abordage fortuit et qu'en conséquence les assureurs doivent supporter toute la part qui incombe au navire qu'ils assurent. Voici l'opinion exprimée par Boulay-Paty ⁽⁵⁵⁾ : « Le doute vient de ce que l'art. 350 ne parle que de l'abordage fortuit et que l'art. 407 ne donne la qualification de fortuit qu'au premier des cas qu'il exprime, et non à celui qui arrive sans qu'on en connaisse la cause. Nous décidons l'affirmative et voici nos motifs : ou l'événement est arrivé par la faute de l'un ou de l'autre capitaine, ou il est arrivé par cas fortuit. Peut-on dire ici que l'abordage a eu lieu par la faute de l'un comme de l'autre capitaine, puisqu'on n'en peut connaître la cause ? On sent que la faute ne se présume point ; et si la loi ne dit point que l'on imputera ici l'événement à la faute du capitaine, on ne peut donc placer le sinistre dans le cas d'exception. La loi dit au contraire que s'il y a doute sur les causes de

du navire qu'il a abordé, sans que cette présomption doive s'étendre à ses rapports avec l'assureur. » Solution bizarre qui n'a même pas besoin d'être réfutée tellement elle est incohérente.

(55) Op. cit. T. I, ch. XIX.

l'abordage, chaque navire en supportera sa part. La loi considère donc comme les vraies causes du dommage la fortune de mer, la force majeure qui a poussé les navires l'un contre l'autre ; et dans ce cas, la portion qui incombe au navire assuré doit être à la charge des assureurs. » M. Boistel ⁽⁵⁶⁾, pour d'autres raisons, admet aussi la responsabilité des assureurs pour la moitié des dommages que le navire doit supporter. C'est cette solution qui doit être tenue pour bonne. Elle semble charger les assureurs d'un recours de tiers, même dans le cas où ils n'ont pas garanti la baraterie du patron. Les assureurs vont en effet, dans ce cas, rembourser à l'assuré tout ce que l'abordage lui aura coûté, soit Frs 50.000. Cette somme comprend non seulement les avaries du navire assuré, Frs 20.000, qu'il est normal que les assureurs supportent, car il s'agit d'un abordage fortuit, mais encore une partie des avaries de l'autre bâtiment se montant à Frs 30.000. Il s'agit bien là d'une réclamation présentée par un tiers, mais peut-on dire que les assureurs paient à l'armateur cette somme de Frs 30.000, en tant que recours de tiers ? Non, car aucune faute n'a été commise, or, c'est une condition essentielle pour que l'on puisse dire qu'il y a recours de tiers. De plus, ce paiement peut s'expliquer autrement. Quand les assureurs ont assumé les risques d'abordage contenus dans l'article premier de leur police, ils savaient pertinemment que dans le cas où il y aurait doute sur les causes, la loi mettrait à leur charge non pas les seules avaries subies par la chose assurée, mais bien la moitié du montant total des dommages. Les assureurs ont souscrit en pleine connaissance de cause au forfait imposé par la loi, mais n'ont pas par là entendu se charger de risques (les recours de tiers) dont ils ne soupçonnaient même pas l'existence, comme le prouve l'histoire du contrat d'assurance maritime relatée dans l'introduction. On peut, de plus, faire valoir que si les assureurs ont toujours

(56) Op. cit. n° 1302, p. 1002 et n° 1373, p. 1054.

payé la part incombant au navire qu'ils assuraient dans le cas d'abordage douteux, c'est à cause des motifs qui ont amené le législateur à adopter la règle du partage par moitié. Cette règle, traitée de *judicium rusticorum* par la plupart des auteurs, n'était pas admise qu'en droit maritime. « On trouve, dans nos livres, divers cas où le partage est ordonné, à cause de la difficulté de la question ⁽⁵⁷⁾. »

D'un arrêt du Parlement de Paris du 2 mai 1686, rapporté au Journal des Audiences, tome 4, p. 46, il résulte qu'elle était appliquée en cas d'incertitude sur la personne qui était en faute. Or, cette explication, comme il a été dit plus haut, n'est pas valable en droit maritime. D'après la glose qui suit le Jugement XV des Lois de Westcapelle et d'après l'article 30 des lois de Wisby, le motif de cette règle serait le suivant : « Il arrive que l'on met volontiers un vieux navire sur la voie d'autres bons navires pour qu'il puisse avoir la totalité du dommage quand il vient à être brisé par ces autres navires ; mais quand on sait que le dommage est supporté par moitié, on le met volontiers hors de la voie ». Comme le fait remarquer Valin en commentant l'article 10 du titre des assurances de l'Ordonnance, cette explication ne vaut rien, car dans l'hypothèse : « Il ne s'agira point d'acheter à frais communs un navire pour remplacer le vieux qui était comme hors de service, mais seulement de le radoubler si la chose est possible, ou d'estimer son avarie, suivant l'état et la valeur du navire au moment de l'abordage ». La seule explication vraiment plausible de la disposition de l'article 407 est celle qu'ont adoptée MM. Ripert et Danjon : le système admis dans le cas d'abordage douteux, implique, d'après ses origines historiques, l'existence, entre les propriétaires de navires, d'une sorte de mutualité entre les membres de laquelle les dommages causés par abordage aux navires sont répartis par parts viriles. Il faut donc considérer que par suite de

(57) EMÉRIGON, op. cit. paragr. 3, sect. XIV, ch. XII, il cite à l'appui de son assertion des auteurs suivants : COQUILLE, quest. 65 *in fine* ; HENRYS et BRETONNIER, T. II, p. 42 ; BOUTARIC, Inst., p. 278.

ce règlement à forfait, tout doit se passer comme si chacun des navires avait été matériellement avarié dans cette mesure ; de là, la responsabilité des assureurs sans que pour cela on puisse en conclure qu'ils paient un recours de tiers en tant que tel, d'autant plus qu'il n'y a pas de faute. Les assureurs semblent tenus d'un recours de tiers en cas d'abordage douteux, mais en réalité, ils ne font que se soumettre au forfait auquel ils ont souscrit en prenant sur eux les diverses sortes d'abordages non fautifs ; ils se contentent de payer ce que la loi regarde comme une avarie matérielle au navire assuré.

§ 2. — LES ASSUREURS COUVRENT LA BARATERIE DU PATRON.

Pour déroger à l'article 353 du Code de Commerce, il suffit d'ajouter aux fortunes de mer énumérées par l'article 350, le mot « baraterie ». C'était le cas le plus fréquent au début du *xix^e* siècle et c'est du reste pour cette raison qu'il est le seul à avoir été jugé par les tribunaux. Le raisonnement qui, précédemment, a permis de repousser les avaries causées à un navire par le bâtiment assuré, n'est plus possible ici, les assureurs devant payer les avaries du navire qu'ils assurent, même quand celles-ci sont dues à la faute ou à la négligence du capitaine ou de l'équipage. Les assureurs sont en effets garants de tous les cas d'abordage sans exception. « Si l'abordage est arrivé par la faute du capitaine ou de l'équipage du navire assuré, les assureurs n'en répondent point, à moins que par la police ils ne se soient rendus garants de la baraterie du patron » enseignent Emérigon et Boulay-Paty. Cela ne vise pas les dommages subis par les deux navires qui se sont abordés comme on pourrait le croire à première vue, car Pothier est plus précis : « L'assureur est tenu de m'indemniser du « dommage arrivé à mon vaisseau » par l'abordage lorsqu'il est fortuit... mais si c'est par la faute du maître de mon vaisseau que l'abordage est arrivé, l'assureur n'en est pas tenu, s'il n'y a une

clause particulière que l'assureur sera tenu de la baraterie du patron ».

Peu importe qu'il s'agisse d'un abordage où le navire assuré est seul en faute ou d'un abordage où les deux navires sont fautifs. Dans ce dernier cas, il faut supposer que l'armateur assuré doit effectuer un paiement, ce qui, contrairement à ce qui se passe dans l'abordage douteux peut arriver, et cela que son navire ait subi plus ou moins d'avaries que l'autre, car le pourcentage des responsabilités n'est pas uniquement fixé à 50 %. Prenons d'abord un cas où il a subi des dommages plus élevés : le navire assuré A a subi des avaries chiffrées à Frs 75.000, celles de B se montent à Frs 25.000. A est responsable pour 90 % et B pour 10 % seulement. Le propriétaire de A devra supporter Frs 90.000 (90 % de Frs 100.000, total des avaries des deux navires), ses propres avaries, et paiera à B une somme de Frs 15.000. Voici maintenant un cas où le navire assuré a subi des dommages moins élevés : les avaries de A sont de Frs 40.000, et celles de B, de Frs 60.000. Les responsabilités ont été partagées de la manière suivante : A, 60 %, et B, 40 %. L'armateur de A devant supporter Frs 60.000, gardera ses avaries à sa charge et paiera Frs 20.000 à B.

Qu'il y ait faute du seul navire assuré ou des deux navires, la question est la même, mais le cas où le navire assuré est responsable pour le tout étant le plus simple, c'est lui qui servira de base pour l'examen des arguments qu'on a fait valoir. Voici un cas d'espèce absolument semblable à ceux dont les tribunaux ont eu à connaître : le navire assuré A aborde par la faute ou la négligence de son capitaine un autre vaisseau B et lui cause pour Frs 50.000 d'avaries, les siennes s'élevant à Frs 20.000. Le capitaine de A paie judiciairement ou non les avaries de B. L'armateur de A a, par suite de cet abordage, été obligé de déboursier Frs 70.000, soit Frs 50.000 payés par son capitaine et Frs 20.000 pour remettre son navire en état. Les assureurs devaient lui rembourser sans discussion les avaries souffertes par son navire, mais refusèrent de le couvrir de la som-

me de Frs 50.000, montant des avaries de l'autre navire, ce qui constitue un recours de tiers.

La question de la couverture d'office de ces risques ne s'est posée qu'en assurance maritime où elle a été vivement et longuement discutée. M. Danjon remarque que : « les arguments invoqués de part et d'autre s'entrecroisent en quelque sorte, sans s'affronter ni se réfuter réciproquement ; il est même permis de penser que la plupart de ces arguments ne sont guère probants ni dans un sens ni dans l'autre, et qu'ils ne servent qu'à embrouiller la question ». Quoique ce point de vue, quant à la valeur des arguments, ne semble pas tout à fait exact, il est nécessaire, pour éviter dans la mesure du possible d'obscurcir la discussion, de rattacher les unes aux autres les théories qui ne présentent entre elles que de faibles différences et de les grouper autour des principales raisons qu'on a fait valoir de chaque côté.

Seront d'abord examinées les différentes formes de raisonnement que les partisans de la non-responsabilité des assureurs ont appuyées sur la rédaction de l'article 350 du Code de Commerce et les objections faites par les différents auteurs qui défendent le système adopté par la Cour de Cassation. Viendra ensuite l'étude de l'argument très fort qui a été tiré par la jurisprudence et les auteurs du fait que les assureurs avaient pris à leur charge la baraterie du patron ; puis, l'examen de celui que les adversaires du système jurisprudentiel ont fait valoir en se basant sur les règles suivies pour les recours de tiers dans les autres branches de l'assurance et notamment dans l'assurance contre l'incendie. Resteront enfin à présenter les motifs accessoires, les seuls dont on puisse dire qu'ils ne sont guère probants.

Les premiers mots de l'article 350 du Code de Commerce sont les suivants : « Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés... » L'examen des imprimés des diverses places françaises vers 1843, date de la parution de l'ouvrage précité de Lemon-

nier, prouve que les trois derniers mots cités ne figuraient que dans les polices de Rouen et de Bayonne. Toutefois, cela ne change rien à l'argument, car les polices sont toutes régies par le Code de Commerce. Ces mots « aux objets assurés » ont attiré l'attention des jurisconsultes et particulièrement celle des adversaires du système jurisprudentiel. Tous ont cru pouvoir en tirer un argument pour leur système. Ces mots ont donné lieu à des interprétations divergentes. C'est ainsi que de Courcy a écrit : « Quel est l'objet assuré par les assureurs du *Turenne* ? C'est exclusivement le navire *Turenne* et non pas le navire *Bayard*, ni la cargaison de l'un ni de l'autre. Donc, si le navire *Turenne* périt, même par une baraterie, les assureurs en rembourseront la valeur. Ils ne doivent rien aux propriétaires de la cargaison, rien aux étrangers qui n'ont pas contracté avec eux. Imposer à l'assureur le remboursement des indemnités dont l'assuré est tenu envers des tiers, c'est mettre à sa charge des avaries subies par un bâtiment autre que celui en vue duquel le contrat est intervenu, telles les avaries souffertes par le navire abordé, alors que l'assurance porte sur le navire abordeur. Si l'on posait à un homme éclairé, familier avec les choses maritimes, mais ignorant de la jurisprudence moderne, la question suivante : Comment se peut-il faire que les assureurs d'un navire appelé *Turenne*, lequel est parvenu sans aucune avarie à sa destination, soient condamnés à payer, premièrement les avaries arrivées à un autre navire dénommé *Bayard*, qu'ils n'avaient pas assuré ; deuxièmement, la valeur de marchandises chargées sur ce même navire *Bayard*, qu'ils n'avaient pas assurées davantage ? Je gage que l'interpellé croirait à un jeu d'esprit, à une plaisanterie et se refuserait à chercher le mot de l'énigme ». Ce raisonnement repose sur une équivoque. Si la jurisprudence a rendu l'assureur responsable d'avaries éprouvées par un autre objet, ce n'est pas en tant qu'elles atteignent cet objet, mais parce qu'elles rejaillissent sur le propriétaire de l'objet assuré. Le Tribunal de Commerce de Marseille a rejeté cet argument en 1835 :

« Le Tribunal ne saurait admettre la distinction que les assureurs veulent établir entre les dommages matériellement soufferts par l'objet assuré et ceux occasionnés par ce même objet à un autre objet étranger au contrat d'assurance ». Dans les premiers procès que les assureurs eurent à soutenir, ils firent d'abord valoir qu'ils ne sont responsables que de la réparation des dommages qui arrivent à la chose assurée. Se basant sur les mots qui se trouvent au début de l'article 350, ils ont soutenu que la convention d'assurance n'avait aux yeux du législateur d'autre but que de les obliger à réparer les pertes et dommages qu'ont éprouvés eux-mêmes et directement les effets mis en risque. Les sommes que l'armateur a dû payer au propriétaire de l'autre navire à la suite d'un abordage, ne sont pas des dommages causés au navire assuré et en conséquence l'assuré ne peut en obtenir le remboursement. Cette thèse, qui n'est pas entièrement exacte quant à l'étendue des obligations des assureurs, peut être modifiée et devenir inattaquable. Malgré ses inexactitudes, la Cour d'Appel de Paris l'a admise en 1855 : « Considérant qu'aux termes de l'article 350, la convention d'assurance maritime n'a d'autre objet que de réparer les pertes et dommages qu'ont éprouvés les effets mis en risques, que tous les accidents qui s'y trouvent énumérés comme engageant la responsabilité des assureurs, se réfèrent exclusivement au corps du navire assuré ; que par conséquent, dès qu'il est reconnu par les intéressés que ce navire est arrivé intact à San Francisco, but et fin du voyage assuré, toute action en restitution doit être refusée aux assurés ».

Pour essayer de ruiner ce raisonnement, les partisans de la responsabilité des assureurs se sont d'abord attaqué à la rédaction de l'article 350. Deux tendances se sont manifestées : certains auteurs n'ont pas craint de modifier la rédaction de l'article ; d'autres ont soutenu que les mots « aux objets assurés » devaient être supprimés.

J.-V. Cauvet dira que si les rédacteurs du Code avaient voulu « remplir le régime indirect que semble appeler le

mot « arriver », il eût fallu dire : les pertes et dommages qui arriveront à l'assuré. Ce ne serait pas trop généraliser l'idée à rendre que de s'exprimer ainsi. Elle serait limitée, par le terme « assuré », aux dommages et pertes que l'on souffrirait en cette qualité ». Ce qui revient à dire que l'assureur se met aux lieu et place de l'assuré, ce qui est contraire à ce qu'enseigne Valin ⁽⁵⁸⁾ : « l'assureur, par la nature du contrat d'assurance ne se met point aux lieu et place de l'assuré, il est seulement garant envers lui du dommage qui pourra arriver par fortune de mer à la chose assurée. A la vérité, l'assuré peut le mettre malgré lui en son lieu et place par la voie du délaissement ». C'est aussi l'opinion d'Emérigon ⁽⁵⁹⁾, qui rapporte que de son temps les polices comportaient souvent une clause semblable à celle-ci « les assureurs se mettent en la place de l'assuré pour le garantir et l'indemniser de toutes pertes ou dommages » (formules de Nantes, de Bordeaux, de Rouen et d'Anvers), mais il ajoute que, malgré l'insertion d'une telle clause dans la police, « on doit observer que les assureurs ne sont véritablement aux lieu et place de l'assuré, qu'en cas de délaissement ».

Dalloz et Desjardins font remarquer que l'article 26 de l'Ordonnance de 1681 était bien moins précis puisqu'il ne contenait pas les mots « aux objets assurés » et en concluent qu'il ne faut pas attacher d'importance à ces mots, car les rédacteurs du Code de Commerce les ont ajoutés au texte de l'Ordonnance, soit « maladroitement », soit « en quelque sorte par mégarde ». Cette thèse est insoutenable. Il s'agit d'un texte formel dont on ne peut supprimer une partie sans en altérer gravement la signification. L'omission des mots en litige dans l'article 26 n'est pas probante, car il ne faut pas perdre de vue que cet article devait être interprété en tenant compte de ceux qui le suivent et notamment de l'article 28, qui stipule : « Ne seront aussi

(58) Op. cit., Commentaire de l'art. 46 du titre des assurances.

(59) Op. cit. § 2, sect. I, ch. XII.

tenus les assureurs de porter « les pertes et dommages arrivés aux vaisseaux et marchandises » par la faute des maîtres et mariniers... ». Les commentateurs de l'Ordonnance expliquant l'article 26, emploient tous, les mots que ces deux auteurs proposent de supprimer : « l'assureur, disait Valin, prend sur lui tous les risques et périls maritimes auxquels sont exposés les effets assurés ». Pothier s'exprimait dans des termes analogues : « l'assureur se charge par le contrat d'assurance des risques de tous les cas fortuits qui peuvent survenir par force majeure durant le voyage et causer à l'assuré une perte dans les choses assurées ou par rapport aux dites choses ». Emérigon faisait observer que « par fortune de mer, on entend en général tout dommage qui arrive sur mer à la chose assurée ». Enfin, soutenir qu'il n'y a là qu'une simple inadvertance des rédacteurs du Code, n'est pas possible, car lorsque le législateur belge a consacré la solution adoptée par la Cour de Cassation de ce pays, il s'est contenté par la Loi du 21 août 1879 de supprimer purement et simplement les mots « aux objets assurés ». Toutes ces raisons permettent de dire que l'article 350 doit être pris tel que ses rédacteurs l'ont écrit.

Au lieu de s'attaquer à la base juridique de l'argument des assureurs, la plupart des autres auteurs et bon nombre de décisions judiciaires, se basant sur la pratique même de l'assurance maritime, se sont tournés vers l'interprétation que les assureurs avaient donnée à l'article 350. Ils n'ont pas eu de mal à montrer que cet article ne vise pas uniquement les avaries qui arrivent à l'objet assuré et que leurs adversaires en avaient pris les termes beaucoup trop à la lettre. Il faut reconnaître que la base que les assureurs assignaient à leur responsabilité était beaucoup trop étroite et l'interprétation qu'ils en tiraient était contraire à la fois à l'article 350 et aux usages reçus. Le Code ne dit pas dans cet article « les avaries matérielles aux objets assurés », mais bien « les pertes et dommages », expression qui est beaucoup plus large. Le législateur de 1807 n'a pas songé à faire dépendre la responsabilité des assureurs de cette cir-

constance que les dommages survenus par fortune de mer affecteraient physiquement la chose assurée elle-même, car il est des cas, admis par tous, où il en était déjà autrement sous le régime de l'Ordonnance. Les assureurs tenus envers les assurés à raison des pertes et détériorations matérielles éprouvées par la chose qui constitue l'objet de l'assurance, doivent également les avaries-frais. On entend par là, les dépenses extraordinaires qu'une fortune de mer peut rendre nécessaires à un moment donné, bien que l'objet de l'assurance demeure complètement intact. Sur ce point, Pothier est des plus affirmatifs : « Ces termes, toutes pertes et dommages, doivent-ils être restreints au cas de la perte des effets assurés ou de leur détérioration arrivée par une fortune de mer ? ou comprennent-ils aussi tous les frais extraordinaires auxquels des fortunes de mer ont donné lieu, ce qui s'appelle avaries ? Par exemple, si une tempête avait fait échouer le navire, les frais pour rembarquer les marchandises doivent-ils être portés par les assureurs ? Il me paraît que les assureurs doivent être tenus de ces frais. Ces frais extraordinaires sont, pour le marchand qui a fait assurer, une perte qui lui est causée par une fortune de mer ; or, l'Ordonnance charge, dans les termes les plus généraux, les assureurs de toutes pertes qui arrivent par quelque fortune de mer. L'Ordonnance ne dit pas : toutes pertes et dommages dans les choses assurées, elle dit en général toutes pertes et dommages ».

L'argument de texte est d'ailleurs inutile, car, comme le fait remarquer Estrangin à la suite du passage qui vient d'être cité : « La difficulté que se fait Pothier n'en a jamais été une, l'usage et la loi ont toujours soumis les assureurs à supporter les frais qui sont la suite d'une fortune de mer comme les pertes directes, occasionnées par l'événement ».

Comme cela a déjà été signalé, on est obligé de constater que la thèse des assureurs a besoin d'être améliorée en tenant compte de cette objection. La plupart des auteurs ont élargi la responsabilité dont ils chargeaient primitivement les assureurs. Au lieu de soutenir que ces derniers ne sont

tenus de supporter que les seules avaries matérielles, les partisans de leur non-responsabilité diront : l'assureur est garant non seulement des dommages arrivés à la chose assurée, mais encore de toutes les dépenses qui auront été faites directement pour sauvegarder l'objet qui forme l'aliment du contrat ou pour éviter qu'il ne soit avarié. Comme le fait ressortir M. Boistel « l'assuré a droit aux dommages arrivés matériellement au navire et aux avaries-frais qui ne sont que les conséquences des cas de force majeure ou d'avaries matérielles dont le navire a été atteint ou menacé ». Le souscripteur de la police ne sera obligé que par les déboursés occasionnés par un événement imprévu qu'autant qu'ils se rapportent à l'objet du contrat, qu'autant qu'ils interviennent dans le but d'en garantir la conservation, car l'assurance ne porte que sur cette chose. Faire supporter à l'assureur des dépenses ayant un autre caractère, le charger par exemple des recours de tiers qui ne sont à aucun point de vue des déboursés faits dans le but ci-dessus mentionné, serait étendre arbitrairement sa responsabilité. Voici la formule employée par Droz : « il faut admettre que les assureurs sont tenus des dépenses extraordinaires faites pour l'objet assuré, mais à la condition que ces dépenses s'appliquent à l'objet assuré, qu'elles soient la conséquence de l'avarie matérielle, qu'elles aient pour but de prévenir ou de réparer cette avarie ». Si les assureurs avaient présenté ainsi l'argument que l'on peut tirer de l'article 350 en faveur de leur irresponsabilité, il est probable que la Cour de Cassation ne les eût pas condamnés.

Cette nouvelle thèse, entièrement exacte sur tous ces points, n'en a pas moins été attaquée de différentes façons : certains auteurs trouveront que la base de la responsabilité des assureurs n'est pas encore assez élargie et essaieront de prouver que la pratique au début du XIX^e siècle étend encore la responsabilité des assureurs à tel point qu'elle englobe les recours de tiers ; l'Arrêt de la Cour de Cassation de 1857 mettra en valeur un argument sensiblement différent : l'arrêt de la Cour de Cassation de France du 12 février

1861, comme celui de la Cour de Cassation de Belgique, rejettent cette distinction pourtant si juste, pour en accepter une autre qui a été reprise par un certain nombre d'auteurs aux rangs desquels on peut ranger notamment Caumont et Weill.

Parmi ceux qui se sont basés sur la pratique, c'est Levillain qui a, sans aucun doute, présenté l'objection de la manière la plus remarquable. Pour ne point risquer de l'affaiblir, reproduisons textuellement ce que cet auteur a écrit dans sa dissertation au Dalloz : « Ce nouveau point de vue est lui-même trop restreint, et sous prétexte de renfermer l'obligation de l'assureur dans le périmètre tracé par la convention, on arrive à la resserrer dans des limites plus étroites que celles dans lesquelles les parties ont entendu la laisser se mouvoir. Ainsi, en cas d'arrêt de prince, il y a lieu de rembourser tous les frais complémentaires que cette mesure a occasionnés et parmi ces frais complémentaires, on range les loyers et la nourriture des matelots pendant la durée de la détention (arg. art. 400, 6° et 403, 4°, C. Com.). En cas d'interdiction de commerce ou de blocus, on admet également que l'assureur sur corps doit tenir compte à l'armateur de toutes les mises de fonds qu'entraîne la nécessité de relever pour un port voisin ou de revenir avec le chargement au port de départ (art. 279 et 299 C. Com.) et parmi ces mises de fonds, figurent encore les loyers et les subsistances de l'équipage pendant le trajet complémentaire. Enfin les choses se passent de même quand il y a changement forcé de route ou de voyage. Et cette proposition ne s'applique pas seulement dans le cas où le changement a lieu, soit pour les réparations d'avaries matérielles préexistantes, soit dans le but de parer à un danger plus ou moins imminent et d'assurer ainsi la conservation du bâtiment ; elle trouve encore son application dans le cas de changement opéré en vue de l'exécution d'une mesure dont dépend l'accomplissement du reste du voyage. Par exemple, il y a nécessité de renouveler les approvisionnements devenus insuffisants, de reconstituer

l'équipage désorganisé par suite d'une fortune de mer, de soustraire le navire à l'action de vents contraires qui entravent sa marche. Or, dans tous ces cas, est-ce que les sommes payées par l'assuré et dont l'assureur doit le remboursement, concernent directement l'objet assuré ? Evidemment non. Faisons un pas de plus. Les marchandises d'un chargeur ont été sacrifiées pour échapper à un danger imminent qui menaçait tout à la fois le navire et la cargaison. Le sacrifice ainsi accompli dans l'intérêt de tous est une avarie commune (art. 400, dernier alinéa) et le propriétaire du bâtiment doit contribuer à la réparation du dommage (art. 401). Or, nul doute qu'il ne puisse réclamer ensuite à son assureur le montant du versement effectué. Voilà donc un cas dans lequel la Compagnie est tenue de rembourser à l'assuré une somme dont ce dernier s'est trouvé débiteur envers un tiers à titre de dédommagement. On dira, sans doute, que s'il en est ainsi, c'est parce que la contribution à fournir par l'armateur est l'équivalent des pertes ou détériorations matérielles que l'avarie commune a épargnées au navire assuré. Mais quelle que soit la valeur théorique de cette explication, il n'en reste pas moins avéré, qu'en fait, dans l'hypothèse actuelle, l'assureur voit sa responsabilité engagée en raison d'une impense imprévue qu'une fortune de mer a rendu nécessaire, bien qu'elle n'ait, avec les effets assurés, qu'un rapport assez indirect, le préjudice précédemment infligé à une personne tierce dans l'intérêt de tous et sous l'influence d'une circonstance fortuite. Citons un dernier exemple, un capitaine, par suite d'une fortune de mer et sans que le navire ait d'ailleurs éprouvé d'avaries matérielles, est obligé de déboursier une somme plus ou moins considérable ; par exemple : il y a nécessité de renouveler l'approvisionnement du navire. L'argent faisant défaut, il vend une partie des marchandises chargées à bord, comme le lui permet l'art. 234 du Code de Commerce. Le voyage terminé, l'armateur paie au chargeur dont les marchandises ont été mises en vente, la valeur estimative de ces marchandises, conformément à la disposition de l'article

précité, et il se trouve, c'est d'ailleurs ce qui arrive le plus souvent, que la somme à verser est sensiblement supérieure au montant des prix de vente, c'est-à-dire au montant de la somme dont l'armateur a bénéficié. Aura-t-il pour le tout, y compris l'excédent, un recours contre son assureur ? L'affirmative nous paraît évidente. Et cependant dans ce cas, plus encore que dans le précédent, on est forcé de reconnaître que la dépense dont l'assureur est garant envers l'assuré ne présente, surtout pour ce qui est du surcroît dont il vient d'être parlé, aucun rapport direct avec l'objet assuré. Si l'armateur en est tenu envers le chargeur, c'est simplement à titre de réparation. Donc prétendre que l'assureur n'est astreint au remboursement des impenses extraordinaires qu'autant que ces impenses concernent directement les objets assurés, qu'autant qu'elles ont eu pour but d'en assurer la conservation ou le recouvrement, c'est réduire à des proportions trop modestes le rôle et les effets de l'assurance. La garantie imposée aux assureurs doit être assez étendue pour que l'assuré se trouve prémuni contre toutes les éventualités en prévisions desquelles la convention a été souscrite et, elle ne procure, sous ce rapport, une pleine et entière sécurité qu'autant que l'assureur prend à sa charge tous les dommages auxquels le souscripteur de la police peut se trouver exposé fortuitement par suite de la soumission des effets assurés aux risques de la navigation. Or, au nombre de ces dommages, figurent les indemnités dont ce dernier peut être redevable envers les tiers, car, d'une part, c'est comme propriétaire du navire assuré et par suite de la soumission du bâtiment à des risques maritimes qu'il voit sa responsabilité engagée, d'un autre côté, c'est à l'occasion d'un sinistre survenu en cours de voyage ou à la suite des mesures prises par le capitaine pour conjurer un danger imminent que l'obligation prend naissance, et enfin le dédommagement à fournir porte au patrimoine de celui-ci qui le doit une atteinte de même nature que celle produite par une avarie qui affecterait directement la chose, objet de l'assurance ».

Quelle est la valeur de cet argument ? Il pourrait sembler être d'un grand poids si tous les exemples cités étaient exacts ou si l'obligation des assureurs n'avait pas un autre fondement. Le premier cas examiné est celui de l'arrêt de prince. L'auteur du Dictionnaire de la Marine se bornant au cas le plus ordinaire le définit de la manière suivante : « arrêt, c'est lorsque par l'ordre du Souverain, on retient dans les ports tous les vaisseaux qui y sont, et qu'on les empêche d'en sortir, afin qu'il puisse s'en servir lui-même pour les besoins de l'Etat » ⁽⁶⁰⁾. Quelle répercussion cette mesure peut-elle avoir sur le contrat d'assurance ? « Les assureurs seront responsables des pertes et dommages arrivés au corps du navire pendant le temps de l'arrêt, si le vaisseau est arrêté après le risque commencé. Dans ce dernier cas, ils supporteront l'avarie occasionnée par la nourriture et les loyers des matelots (art. 7 du titre VII du livre 3 : la nourriture et les loyers des matelots d'un navire arrêté en voyage par ordre du Souverain, seront ainsi réputés avaries communes si le navire est loué par mois ; et s'il est loué au voyage, ils seront portés par le vaisseau seulement comme avaries simples », répond Emérigon ⁽⁶¹⁾. Pothier est du même avis ⁽⁶²⁾. Les assureurs n'auront donc comme dépenses complémentaires que les gages et vivres qu'ils paieront parce que le Code en décide ainsi. Il en est exactement de même en cas d'interdiction de commerce ou de blocus, ainsi qu'en cas de changement forcé de route ou de voyage. Il ne faut pas perdre de vue que le Code impose aux assureurs le remboursement des gages et vivres d'une manière plus large que l'Ordonnance : art. 400, 6°, en avarie commune ; art. 403, 3°, 4° et 5°, en avarie particulière. Même en admettant que les assureurs aient d'autres frais à payer que la nourriture et les loyers des mate-

(60) Définition tirée d'une sentence rendue par EMÉRIGON, confirmée par arrêt du Parlement d'Aix du 28 juin 1759, et rapportée par VALIN, op. cit. T. II, p. 120.

(61) Op. cit. ch. XII, sect. 30, § 3.

(62) Op. cit. n° 57.

lots, ils en sont tenus, car ce sont des conséquences nécessaires de l'avarie matérielle du navire, tandis que le paiement des réclamations de tiers n'est pas nécessité par les avaries subies par le navire assuré, mais par un autre bâtiment. Parmi les divers cas d'avarie commune, celui choisi par Levillain est certes celui qui paraît le plus se rapprocher des recours de tiers, car il y a et une perte matérielle subie par un tiers et une demande de remboursement faite contre l'armateur. Pourquoi les assureurs en sont-ils tenus ? Uniquement parce que ce sacrifice, cette dépense a été faite dans leur intérêt ⁽⁶³⁾, en effet, les assureurs auraient eu à régler une perte totale ou tout au moins des avaries très graves, si les marchandises n'avaient été jetées, alors que grâce à ce sacrifice, ils n'auront à régler qu'une perte beaucoup plus faible. Dans un tel cas, il semble difficile pour ne pas dire impossible de soutenir, comme le fait Levillain, que le jet n'a avec les effets assurés qu'un rapport assez indirect, étant donné qu'il n'a été fait que pour sauver le navire assuré et le reste de la cargaison. Quant au dernier exemple pris par cet auteur, la solution qu'il donne est inexacte ; en effet, Valin ⁽⁶⁴⁾ admet la distinction suivante : « Si le voyage s'allonge de manière qu'il y ait nécessité de faire de nouveaux vivres, ce n'est point une avarie (à la charge des assureurs). Mais si des coups de mer endommageant le navire en telle sorte qu'il ait besoin de gagner un port pour se radouber et y prendre un supplément de vivres, alors tout cela est avarie particulière au navire, mais qui est pour compte des assureurs ». On peut de plus faire remarquer que ces dépenses donneront lieu à avarie commune toutes les fois qu'elles auront été faites dans l'intérêt du navire et de la cargaison, ce qui sera de beaucoup le cas le plus fréquent. Quant à l'excédent de valeur que l'ar-

(63) Pour expliquer la responsabilité des assureurs quant à la contribution d'avarie commune, on pourrait aussi bien se baser sur la théorie des dépenses substituées.

(64) *Op. cit.* sous l'art. I, T. VII, L. III.

mateur doit payer au chargeur, il est de même nature et comporte la même solution que les frais qu'entraîne le prêt à la grosse ou la traite que le capitaine aurait pu contracter ou tirer sur son armateur s'il avait trouvé du crédit et n'avait pas été réduit à vendre une partie de la cargaison. Tout l'argument de cet auteur semble donc résider dans le fait que les assureurs seront obligés de payer en plus des avaries matérielles et des avaries-frais, les gages et vivres de l'équipage, solution qui est imposée par le Code et que l'on peut interpréter comme une dérogation exceptionnelle aux obligations normalement à la charge des assureurs. Ces dernières dépenses n'existent d'ailleurs pas pour les assureurs sur facultés, mais cette différence s'explique par le fait que le navire est assuré non pour rester inerte au port, mais pour naviguer : il a donc besoin d'un équipage. Même en admettant l'exactitude de toutes les solutions données par Levillain, il faut remarquer qu'il existe une profonde différence de nature entre les avaries-frais et les recours de tiers. Les premières sont uniquement des dépenses qui n'ont pas pour but de réparer un dommage, tandis que les seconds constituent des charges qui représentent un dommage, alors qu'il n'en est pas ainsi de toutes les dépenses supplémentaires et des gages et vivres que les assureurs doivent rembourser. Danjon a fort bien mis cette différence en valeur : « Les avaries-frais sont des dépenses faites, non pas seulement à l'occasion des objets assurés, mais en réalité dans l'intérêt de ces objets, pour les conserver et en maintenir l'utilité, et finalement pour prévenir ou réparer des avaries-dommages ; les avaries communes présentent plus nettement encore ce caractère. Voilà pourquoi les avaries-frais et les avaries communes incombent nécessairement aux assureurs, comme les avaries-dommages, avec lesquelles elles marchent de pair. Au contraire, les recours de tiers dont les biens ont été endommagés par les choses assurées ou dans les choses assurées, grèvent la fortune de l'assuré seulement à l'occasion des choses assurées et sans avoir été le moins utilement utiles à ces choses ; donc

ils n'incombent pas naturellement et *de plano* à l'assureur ».

On peut donc conclure que les raisons invoquées par Levillain ne sont pas susceptibles d'entraîner la responsabilité des assureurs, car elles sont de nature à leur faire supporter aussi toutes les dépenses non soldées comptant par le capitaine, ce qui est inadmissible. Il en est de même de la solution que cet auteur tire des exemples qu'il a pris : « l'assurance par elle-même ne répond aux vues des parties et ne fournit à l'assuré la sécurité sur laquelle il est en droit de compter qu'autant que l'assureur prend à sa charge tous les dommages auxquels l'assuré est exposé comme propriétaire des effets en vue desquels elle a été souscrite et par suite de la soumission de ces effets aux risques de la navigation. » C'est la reproduction de l'opinion de J.-V. Cauvet qui a déjà été réfutée.

On trouve un raisonnement différent dans l'arrêt rendu en 1857 par la Cour de Cassation française, bien que la base soit la même « Attendu, en droit, que si les assureurs ne répondent que des pertes et des dommages arrivés aux objets assurés par un des accidents de mer prévus dans la police, ces dommages doivent s'entendre non seulement des avaries matérielles, mais encore des dépenses qui, par suite de l'un de ces accidents, seraient tombées à la charge du navire assuré et lui auraient été imposées par une force majeure.

Attendu que la police comprenait, parmi les fortunes de mer dont les conséquences dommageables étaient mises à la charge des assureurs, soit l'abordage fortuit, soit l'abordage qui serait causé par la faute du capitaine ou haraterie du patron.

Attendu que l'exécution de la condamnation prononcée par le tribunal de San-Francisco (à propos de la question de responsabilité de l'abordage)... doit être considérée comme un dommage imposé par un fait de force majeure qui avait son principe dans une fortune de mer et conséquemment à la charge des assureurs ». Ce raisonnement n'est pas

préemptoire, car la Cour Suprême admet sans le prouver que les assureurs sont responsables de toutes les conséquences dommageables de l'abordage fortuit comme de toutes celles de l'abordage dû à la baraterie du patron alors que toute la question est là. De plus on peut faire remarquer avec de Courcy qu' « il y a beaucoup d'autres préjudices qui, bien qu'amenés par une force majeure ayant son principe dans une fortune de mer, ne sont pas à la charge des assureurs. Une simple relâche, qui dure plusieurs mois pour la réparation des avaries, entraîne souvent des préjudices énormes qui peuvent être très supérieurs à un recours d'abordage. C'est bien une force majeure, ayant son principe dans une fortune de mer qui les a causés, et cependant les assureurs ne paieront que la réparation des avaries matérielles du navire ; ils ne paieront pas les préjudices indirects. »

La Cour de Cassation n'a du reste pas persisté dans cette voie, puisque, par son arrêt du 12 février 1861, elle a mis les recours de tiers à la charge des assureurs pour les raisons suivantes : « Attendu que l'obligation contractée par les assureurs dans la police d'assurance ne s'applique pas seulement au cas de dommages directs et matériels survenus aux objets assurés, mais encore à tous les dommages indirects et immatériels qui peuvent atteindre les dits objets ; que cette disposition n'est au surplus, que la reproduction textuelle et littérale de l'article 350 C. Com. lequel, loin de distinguer entre eux ces deux genres d'avaries, les confond dans une même disposition commune pour les soumettre à la même garantie ; qu'en effet, cet article met à la charge des assureurs aussi bien la conséquence du naufrage, qui fait matériellement disparaître l'objet assuré, que le simple changement forcé de route, qui laisse subsister dans son intégralité la matière du contrat d'assurance ». C'est le point de vue adopté par la Cour de Cassation Belge dont les attendus ont été cités à la section précédente. Il en est de même de divers auteurs. D'après eux les assureurs seraient donc garants non seulement des détériora-

tions physiques et des dommages corporellement soufferts par le navire assuré dans un cas comme le naufrage ou l'incendie, mais encore des dépréciations de valeur, indépendante de toute altération matérielle, comme le changement forcé de route ou de voyage, la prise ou l'arrêt par ordre de puissance ⁽⁶⁵⁾. Les recours de tiers sont des dommages immatériels car l'obligation dans laquelle s'est trouvé l'armateur de payer les avaries subies par l'autre navire et sa cargaison, a forcément grevé et nécessairement amoindri la valeur du navire assuré dans ses mains. Par le simple fait qu'il y a eu abordage par la faute de son navire, le propriétaire a vu se déprécier sa fortune de mer, il a donc subi un dommage immatériel.

Cette distinction entre les dommages directs et les dommages immatériels ne vaut rien, l'exemple donné par la Cour de Cassation française n'étant pas probant. Que vait-il résulter pour les assureurs du fait qu'ils se sont rendus garants des changements forcés de voyage et de route ? Emérigon répond ⁽⁶⁶⁾ : « Si, par crainte des ennemis, ou par quelque autre fortune de mer, arrivée dans le cours de la navigation, on change le voyage, les assureurs ne sont pas déliés et répondent des sinistres soufferts dans le cours du nouveau voyage forcément entrepris... Le changement de route arrivé par tempête, pour éviter un écueil, pour fuir l'ennemi, ou pour autres fortunes de mer, n'altère en rien l'assurance. Les sinistres soufferts dans la route ainsi

(65) La Cour Suprême française ne cite que le changement forcé, car il ne faut pas perdre de vue que les autres événements étaient rangés au nombre des risques de guerre et comme tels exclus par l'art. 2 des imprimés du xix^e siècle :

« Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent de tous les dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques et généralement de tous accidents et fortune de guerre. »

Il en est encore actuellement ainsi : art. 3 de l'imprimé du 1^{er} novembre 1928.

(66) Op. cit. pour le voyage, ch. XIII, sect. XIV, § 2 et 3, et pour la route, ch. XIII, sect. XV, § 2 et 3.

changée, sont à la charge des assureurs ». « Mais si le changement de voyage arrive par ordre de l'assuré, ils seront déchargés des risques... Si le changement de route arrive par ordre de l'assuré, les assureurs sont déchargés des risques. Ils sont déchargés, même des sinistres qui arriveront dans la véritable route reprise ensuite par le navire. » Ces passages montrent bien qu'il s'agit ici non pas d'événements susceptibles de causer par eux-mêmes une perte quelconque aux objets assurés, mais d'une exception relative aux temps et lieu des risques d'autant plus qu'Emérigon en traite dans un chapitre qui a précisément ce titre. Les changements de voyage et de route ont été placés dans l'article 350 parce que c'est là que, traditionnellement, on en parlait, soit pour les mettre à la charge des assureurs, soit au contraire, pour les exclure comme le prouve le passage de l'Ordonnance de Bilbao cité dans l'Introduction. La distinction admise par la Cour Suprême française n'a donc plus de base. Supposons maintenant que la police soit régie par l'article 350 du C. Com. qui cite la prise et l'arrêt de prince. Vis-à-vis de l'assuré, on peut soutenir que ces deux risques constituent pour lui une perte matérielle car ils le privent de la libre disposition de son navire, de plus on a toujours assimilé aux pertes matérielles, les pertes juridiques. Il en est de même de la déclaration de guerre, événement qui par lui-même n'est pas susceptible d'entraîner des pertes aux objets assurés, mais dont seules les conséquences peuvent être dommageables. Enfin, pour réduire à néant l'argument de la Cour de Cassation, il suffit de remarquer qu'elle dit : les assureurs doivent tous les dommages indirects et immatériels qui peuvent atteindre le navire assuré. Or, c'est une pure affirmation qui n'est basée sur rien. On pourrait aussi réfuter l'argument tiré de la diminution de valeur du navire comme l'a fait le jugement du Tribunal de Rouen du 22 janvier 1858 : « il n'est pas exact de dire, bien que les armateurs du navire assuré supportent toutes les conséquences de l'abordage, que la condamnation porte un dommage à ce navire et en diminue

la valeur : car la condamnation n'atteint point le navire ; elle est prononcée personnellement contre l'armateur et le capitaine ; elle ne diminue donc point la valeur du navire ; elle diminue seulement la fortune de l'armateur ; le navire vaut, après la condamnation ce qu'il valait avant (ses propres avaries sont remboursées par l'assureur) il peut être, il est vrai, en cas de non paiement, affecté à l'exécution de la condamnation, mais il en est de même de tous les biens du débiteur, qui sont le gage du créancier ».

La Cour de Cassation elle-même a dû sentir combien était fragile son argumentation, car elle continue : « Attendu que cette faute (du capitaine) qui engage la responsabilité civile des propriétaires, constitue un véritable dommage (par conséquent matériel) arrivé à l'objet assuré qui aux termes de l'article 216 C. Com. peut se résoudre par l'abandon du navire, objet de l'assurance » ⁽⁶⁷⁾. Cela se trouve déjà dans le jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 28 février 1859 et est approuvé par Vivante ⁽⁶⁸⁾. Le recours du propriétaire de l'autre navire constitue un véritable dommage à l'objet assuré puisque par application de l'article 216, l'armateur assuré pouvant se libérer par l'abandon, perdrait son navire qui est l'objet du contrat. Cet argument, constate M. Danjon, « est tellement mauvais que la plupart des auteurs qui ont adhéré à la jurisprudence ont refusé de s'en servir. » J.-V. Cauvet et Levillain reconnaissent du reste que : « cet argument plus ingénieux que probant a été réfuté d'une façon péremptoire » par Droz, E. Cauvet et Lyon-Caen. Ce sont surtout les deux raisons suivantes que l'on doit faire valoir. D'abord l'abandon n'est que facultatif et l'armateur n'y aura recours que quand il y trouvera son intérêt, c'est-à-dire dans les

(67) Cet article oblige aussi le propriétaire à abandonner le fret, obligation qui interviendra à la fin de cette section quand seront examinés les liens étroits qui unissent les recours de tiers et les limitations de responsabilité accordées dans tous les pays aux propriétaires de navires.

(68) *Traité théorique et pratique d'assurance maritime*, n° 135.

seuls cas où sa dette éventuelle est supérieure à la valeur du bâtiment. De plus, il n'est pas toujours possible de faire abandon, ainsi dans le cas où le navire a été vendu entre le moment de l'abordage et celui où le tiers demande la réparation des avaries qu'il a subies. Il en résulterait donc qu'il faudra considérer l'assureur comme tenu ou non suivant que l'armateur aura eu ou non recours à ce mode de libération. Or cela est inadmissible car la responsabilité de l'assureur ne doit pas dépendre d'une circonstance aussi contingente. D'un autre côté, l'abandon est un mode de libération qui, par conséquent, ne peut constituer une perte, un proverbe dit même « qui paie ses dettes, s'enrichit ». La perte est due à l'existence de la dette qu'il s'agit d'éteindre. L'assureur ne devra donc rendre l'assuré indemne du sacrifice réalisé en vue de sa libération qu'autant qu'il aura à lui tenir compte de l'obligation elle-même. La Cour de Cassation a pris, par conséquent, le contre-pied de la vérité lorsqu'elle a assigné pour motif à la responsabilité de l'assureur la possibilité pour l'assuré de faire usage des termes de l'article 216 C. Com. Si l'assureur était responsable de l'abandon dans tous les cas, on ne voit pas pourquoi la loi n'eût pas rangé ce mode de libération au nombre des cas dans lesquels elle admet le délaissement. Si donc l'assureur doit verser la valeur d'assurance à l'armateur qui a fait abandon, c'est parce que celui-là était tenu de l'obligation qui a été ainsi éteinte. Le jugement arbitral du 11 août 1860, confirmé par la Cour d'Appel de Bruxelles, assimile la saisie à l'abandon : « Attendu que si, par la faute du capitaine, un abordage survient qui cause préjudice à la propriété de tiers et que, par suite, le navire assuré soit, en pays étranger, capturé, vendu et ainsi perdu pour son armateur qui n'aurait pu payer en temps utile les indemnités adjugées aux parties lésées, ou aurait préféré faire abandon, conformément à la loi, on ne saurait douter un instant, en présence de l'interprétation rationnelle de l'article 350, que les assureurs devraient répondre de cette perte tout comme si le navire assuré, par suite de l'abor-

dage fautif se fût abimé dans les flots. » Certes, sans le paiement exigé, le navire assuré eût été perdu pour l'armateur, mais faudrait-il encore établir que l'événement ainsi évité par cette dépense eût été susceptible d'engager la responsabilité des assureurs ; or, il ne peut en être ainsi de toute saisie judiciaire, car il est certain par exemple, que si un créancier de l'armateur saisissait le bâtiment dans un port de relâche, les assureurs n'en seraient pas tenus. L'imprimé du 1^{er} novembre 1928, rejette formellement les cas de saisie et d'abandon par son article 5 :

« Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeureront étrangers :

« 2° à la saisie et vente du navire, dans quelque lieu et pour quelque cause que ce soit, ainsi qu'aux frais de la caution qui pourrait être fournie pour le libérer de cette saisie ;

« 3° aux effets de toutes déterminations de l'assureur à l'égard des créanciers, prises en vertu de l'article 216 du C. de Com. »

Les assureurs ont inséré cette clause dans leur police dès 1865 ⁽⁶⁹⁾ (art. 12) pour que l'on ne puisse leur opposer à nouveau ces deux arguments qui sont, d'ailleurs, loin d'être probants. C'est une simple mesure de précaution.

L'argument que l'on peut tirer des termes de l'article 350 C. Com. reste donc intact. Comme au cours de cette discussion, il n'a jamais été question de la baraterie du patron, c'est donc pour ces raisons que l'on rejetterait les recours de tiers, si l'on adoptait la thèse de de Courcy, quant à l'étendue de ce terme.

Les partisans de la responsabilité des assureurs, qui ad-

(69) Jusqu'en 1913, une distinction était établie entre les ports de relâche et les ports d'expédition ou de destination « les assureurs sont étrangers 2°, à la saisie et vente des navires dans un port d'expédition ou de destination, sur la poursuite des prêteurs (à la grosse) ou tous autres créanciers ». Point n'était besoin de mentionner la saisie des prêteurs, puisque les assureurs ne répondent en aucun cas de la saisie. La distinction ci-dessus n'étant pas plus justifiée, les assureurs ont adopté la formule générale actuelle.

mettaient tous que toute faute et toute imprudence du capitaine était baraterie, ont invoqué un autre argument. On le trouve pour la première fois dans le jugement du Tribunal de Commerce du Havre, de 1853 : « Attendu que les assureurs ayant pris à leur charge, d'une manière générale, et sans exception, les risques de baraterie de patron, ne peuvent être admis à prétendre qu'ils ont garanti les propriétaires du navire assuré des pertes et dommages éprouvés par ce navire lui-même par la faute du capitaine ; mais qu'ils n'ont pas assumé sur eux la responsabilité des dommages causés à un autre navire par suite de ces mêmes fautes, que tel n'est pas l'esprit des contrats d'assurance en ce qui touche la baraterie de patron, qu'il a toujours été entendu qu'au moyen de la prime convenue, les assurés seraient garantis de toutes les conséquences qu'entraîneraient les fautes commises par les capitaines de navires dans l'exercice de leurs fonctions et pendant la durée des risques ; qu'il importe peu que le navire abordé par le navire assuré ait souffert seul des suites de cet abordage ; que du moment où ce dernier a été forcé de réparer les avaries ou d'en payer le montant, cette perte doit retomber sur les assureurs parce qu'elle est la conséquence de l'un des risques qu'ils ont bien voulu couvrir ». Ce raisonnement a été repris par beaucoup d'autres décisions et par les deux arrêts rendus en 1861 par la Cour de Cassation. La grande majorité des auteurs, adversaires de la non-responsabilité, l'adopte car il est de nature à obliger les assureurs à rembourser aux armateurs ce que ceux-ci ont été obligés de payer à des tiers. En assumant la baraterie de patron, les assureurs peuvent être considérés comme ayant entendu couvrir toutes les fautes que le capitaine pourra commettre au cours de la navigation. Il suffira qu'il y ait une faute du capitaine pour qu'immédiatement, les assureurs soient tenus de réparer les pertes et dommages qu'elle peut causer à la fortune de mer de l'armateur assuré. C'est ainsi que de Valroger s'écrie : « l'assurance contre la baraterie n'est-elle pas aussi, dans le système de notre Code français, une

assurance spéciale qui s'ajoute à celle de la chose ? » Si l'on admet cela, il est évident que les assureurs doivent rembourser les recours de tiers. Certains auteurs, entre autres Bedarride, essaient de montrer qu'il ne peut en être autrement : « la responsabilité (des fautes des capitaines) constitue un des risques de la navigation et non le moins important, elle menace la fortune des propriétaires de navires autant que la tempête, le naufrage, l'échouement et toute autre fortune de mer. C'est à ce titre, ainsi que l'enseigne Emérigon, qu'on a permis de la faire assurer. Il serait donc étrange que le propriétaire qui a usé de cette faculté ne dût pas en retirer les avantages. Son but, en contractant cette assurance, a été et n'a pu être que de conserver intacte la propriété de son navire, quels que fussent les événements du voyage ou d'en recouvrer la valeur intégrale en cas de sinistre. Or, ce but serait-il atteint si, par la faute du capitaine, ce navire ou sa valeur était absorbé par les indemnités dues aux chargeurs ou à tous autres. Dans le système que nous combattons, le propriétaire paierait la prime et perdrait son navire quelquefois en totalité, comme si l'importance de ces indemnités le contraignait à en faire l'abandon. L'iniquité de ce résultat dicte la conclusion à laquelle il faut s'arrêter. Tenons donc pour certain que l'assurance de la baraterie de patron par le propriétaire du navire comprend et garantit non seulement le préjudice matériel que le navire éprouvera, mais encore les effets de la responsabilité à laquelle le soumet l'article 216. Donc, l'assureur qui l'a garantie est tenu des conséquences de l'une et de l'autre ; s'il trouvait cette garantie trop onéreuse, il n'avait qu'à user du droit incontestable de ne pas la consentir ». Ce même auteur exprime une opinion exactement inverse au n° 1779 : « un pareil système violerait toutes les règles, tous les principes de l'assurance ». De Valroger se base sur l'intention des parties (ou tout au moins sur celle que l'on peut prêter aux assurés) « Quand le propriétaire d'un navire a pris soin de s'affranchir expressément de la baraterie, il ne s'agit en définitive que d'inter-

prêter la convention. Nous avons constaté que le propriétaire peut s'affranchir de la responsabilité de l'art. 216 vis-à-vis des chargeurs. Lorsque par une convention spéciale il se fait assurer contre la baraterie, n'est-il pas à supposer qu'il a voulu s'exonérer de toute la responsabilité qui peut lui incomber du chef du capitaine ou de l'équipage en vertu de l'article 216, soit vis-à-vis des chargeurs, soit vis-à-vis des tiers lésés ? » Telle était en effet l'interprétation qu'avait déjà donnée Valin ⁽⁷⁰⁾ à l'assurance de la baraterie « quant au propriétaire du navire assuré, qui a été obligé d'abandonner le navire et le fret pour se dispenser de répondre en plein des faits du maître, quoique dans l'hypothèse son assureur ne profite pas du navire, il n'est pas moins en droit de lui demander le paiement de la somme assurée sur le navire. C'est la suite de l'engagement qu'a contracté l'assureur en prenant pour son compte la baraterie ». Ce passage de Valin n'est guère convaincant, cette solution n'est mentionnée ni par Emérigon, ni par Pothier. D'ailleurs, rien ne prouve que ce commentateur n'a pas fait le raisonnement de la Cour de Cassation dans son arrêt du 12 février 1861, raisonnement qui vient d'être réfuté et qui est répudié par la plupart des partisans du système jurisprudentiel. Lyon-Caen fait, de plus, remarquer que ce texte est d'autant moins décisif que les rédacteurs du Livre II n'ont pas toujours suivi les solutions proposées par Valin.

Tel est l'argument que l'on tire de l'assurance de la baraterie et l'on admet avec le jugement du tribunal de commerce de Marseille du 23 novembre 1860 que : « par l'assurance de la baraterie, la Compagnie s'est obligée à payer les dettes qui résulteraient pour l'armateur des délits et des quasi-délits du capitaine ». Il faut remarquer que cette thèse ne vise pas seulement les réclamations présentées par les propriétaires du navire abordé ou de sa cargaison, mais aussi les recours des chargeurs du navire assuré comme l'a

(70) Op. cit., sous l'art. IV, T. 7, L. 3.

admis le jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 15 novembre 1869 confirmé purement et simplement par arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 30 juillet 1873 à propos du navire *La Floride*. « Des marchandises précieuses auront été avariées par le voisinage d'autres marchandises, par les suintements d'huile ou de vin, par le bris de touries contenant des acides, ou tout simplement par la vapeur des chaudières et la chaleur de la machine. Vice d'arrimage, faute du capitaine ! Les assureurs du navire paieront les avaries. Des balles de soies de Chine auront été rongées par les rats. Baraterie de capitaine, qui consistera en ce qu'il n'y aura pas eu assez de chats à bord. Les assureurs du navire indemniseront les chargeurs des balles de soies rongées » (71). La décision est ainsi basée : « Attendu qu'en assumant les fautes du capitaine et de l'équipage sans exception ni distinction, la Compagnie d'assurance a « nécessairement » pris à sa charge aussi bien les dommages indirects que ceux causés par ces fautes aux tiers ; qu'elle ne peut donc aujourd'hui en décliner la responsabilité ». L'extension de cette manière de voir ne doit pas logiquement s'arrêter là et en effet de Courcy poursuit : « Le capitaine aura maltraité des matelots ou des passagers, il aura encouru une condamnation en dommages-intérêts. Faute du capitaine ! Les assureurs du navire paieront les dommages-intérêts (72). Et l'on ne s'en tiendra pas là ! Je ne vois pas pourquoi les assureurs ne deviendraient pas responsables du vice propre. Le capitaine ayant commis la faute de ne pas radouber son navire en temps opportun ou de ne pas le faire visiter avant de prendre charge, suivant la prescription de l'article 225 C. Com., ce sera une baraterie. Bien vainement encore les assureurs auront excepté de leur garantie les risques de guerre, le capitaine ira chercher fortune près des belligérants en leur portant des

(71) DE COURCY, op. cit. T. II, p. 33 et s.).

(72) La Cour de Cassation n'a pas admis cette solution dans son arrêt de 1876.

munitions. Son navire sera canonné, capturé ou heurtera une torpille ; ce sera une baraterie (dont les assureurs sur corps répondront). La baraterie est une source commode. Quand une réclamation ne tient pas debout, vite on l'appuie sur une baraterie. C'est la béquille de toutes les prétentions qui clochent ». Ces exemples peuvent paraître exagérés, mais ils sont la suite logique et nécessaire de la thèse soutenue par les partisans de la responsabilité des assureurs pour les recours de tiers. Du moment que la couverture de la baraterie constitue l'assurance de toutes les fautes du capitaine, de tous ses délits et quasi-délits, les assureurs doivent en payer toutes les conséquences qui se retournent contre l'armateur. L'extension de la responsabilité des assureurs sur corps aux réclamations des chargeurs fait que l'on arrive à un résultat qui est pour le moins assez bizarre : Si l'on suppose les marchandises assurées, elles aussi, contre la baraterie du patron, le chargeur se fera immédiatement payer les dommages qu'elles auront subis par suite de ce risque, par ses assureurs sur facultés. Ceux-ci, subrogés dans les droits et actions du chargeur qu'ils ont désintéressé, se feront rembourser par les assureurs sur corps du navire transporteur. Dans aucun cas donc l'assureur sur facultés n'aura à supporter les effets de la baraterie du patron, risque qu'il a pourtant pris expressément à sa charge. Ce résultat avait conduit le Tribunal de Marseille (jugement du 11 janvier 1831) à rejeter la responsabilité des assureurs sur corps : « attendu que s'il en était autrement, la clause que l'on insère presque tous les jours dans les polices et par laquelle les assureurs sur facultés répondent de la baraterie du patron, deviendrait sans objet puisqu'en définitive, ce seraient les assureurs sur corps qui devraient en supporter tout le poids ». Si l'arrêt de la Cour de Paris du 30 juillet 1873 ne s'est pas donné la peine de réfuter ce point de vue, il n'en est pas de même de l'arrêt de la Cour de Rouen du 16 juillet 1883 : « attendu que si toute autre fortune de mer qu'un abordage fautif, produite sans responsabilité du transporteur, avait déterminé

la perte des marchandises, ou encore si, même au cas d'abordage entraînant la perte totale du navire, les armateurs, pour se soustraire à la responsabilité encourue et pour conserver l'entier profit de leur assurance sur corps, avait opposé l'article 216 C. Com. il n'est pas douteux que les Compagnies d'assurances sur facultés eussent dû subir le dommage, qu'il n'est donc pas vrai de prétendre que dans leur système, les assureurs sur facultés n'ont rien exposé en échange des primes par eux perçues ». Bedarride et Durand ajoutent que « pour juger de l'utilité de la garantie de la baraterie dans l'assurance sur facultés, il faut uniquement consulter l'intérêt du chargeur ». Pour ce dernier, assurer la baraterie, c'est ajouter un débiteur aux débiteurs que la loi lui donne, c'est donc acquérir une nouvelle garantie d'autant plus indispensable que l'armateur peut ne pas avoir fait assurer ce risque par ses assureurs sur corps et que, dans tous les cas, il peut se libérer vis-à-vis du chargeur par abandon du navire et du fret. Pour y échapper, le propriétaire des marchandises a tout intérêt à se faire couvrir contre ce risque. Cette assurance lui procure d'autre part un autre avantage : il sera indemnisé sans retard ni délai ce qui n'arriverait pas toujours s'il devait s'adresser au capitaine ou à l'armateur qui peuvent être devenus insolvables.

De Courcy a essayé de réfuter l'argument tiré de la baraterie en se basant sur le sens restreint qu'il attribue à ce mot. Si l'on ne doit comprendre par là que les prévarications et les fautes équipollentes au dol, le raisonnement qui met les recours de tiers à la charge des assureurs ne peut plus être fait qu'à condition de prouver que la faute imputée au capitaine ou aux matelots a bien ce caractère ; or, il n'en est rien dans les différentes espèces dont les tribunaux ont eu à connaître. Cet auteur essaie ensuite de repousser l'extension de l'argument tiré de la clause de la baraterie, aux recours des chargeurs. Il s'attaque avec raison au jugement même rendu dans l'affaire de *La Floride* : « Assez développé sur des points de détail, le jugement ne

contient, sur la vaste question doctrinale qui était soulevée, qu'un seul argument, si même on peut donner le nom d'argument à une simple affirmation qui résout la question par la question... (voir le texte ci-dessus)... Nécessairement. C'est court de démonstration, mais c'est péremptoire. » Puis, il fait remarquer qu'outre son titre accessoire d'officier public, le capitaine réunit sur sa tête deux qualités : par l'une, il est chargé de tout ce qui a trait aux opérations commerciales comme : enrôlement de l'équipage, contrat d'affrètement, perception du fret, etc..., par l'autre, il assume les devoirs professionnels comme commandant du navire : présence à bord à l'entrée et à la sortie des ports, dépôt du rapport de mer, etc... Il en conclut que les assureurs ne répondent pas nécessairement de toutes les fautes commises par le capitaine dans ces deux fonctions, car seule la deuxième intéresse les assureurs sur corps. Laurin sur Cresp repousse cette conclusion car d'une part le législateur n'a pas fait cette distinction puisqu'il en traite cumulativement, notamment dans l'article 224 et d'autre part, le capitaine reste dans l'une ou l'autre fonction, le mandataire privé de l'armateur qui est civilement responsable de toutes les fautes commises dans sa double fonction. Signalons toutefois un arrêt de la Cour d'Appel de Gênes, du 13 février 1903 et sur pourvoi un arrêt de la Cour de Cassation de Turin du 26 mars 1904 ⁽⁷³⁾, qui admet la distinction proposée par de Courcy. Cet auteur ne s'attaque pas aux recours basés sur des dommages corporels car la Cour de Cassation française a refusé de les faire supporter aux assureurs.

Pour réduire à néant l'argument tiré de la clause qui met la baraterie à la charge de l'assureur, il faut en réalité s'attaquer à l'interprétation que la Cour Suprême lui a donnée : l'insertion de cette clause ne change rien à la situation, puisque la garantie de l'assureur ne porte pas sur la nature des risques, mais uniquement sur leur cause. Quand

(73) Aut. XVIII, 740 et *Ibid* XX, 122.

l'assureur a consenti à déroger à l'article 353 C. Com. il a renoncé purement et simplement à opposer à l'assuré l'exception que le législateur avait inscrite en sa faveur parce que le capitaine est le préposé choisi par le bénéficiaire du contrat d'assurance. Cette clause a uniquement pour effet d'écarter l'exception tirée de ce que la perte ou le dommage provient de la faute du capitaine, mais non d'étendre la responsabilité de l'assureur à des dommages ou à des dépenses qui ne concernent pas la chose assurée. Ainsi, prenons le cas d'un assureur qui a expressément excepté de sa garantie certains risques comme par exemple ceux de la navigation dans les mers polaires, puis qui, sur la demande de l'assuré, efface cette exception. Pourra-t-on prétendre qu'il devient garant des risques des mers polaires dans des conditions autres que les termes généraux de son contrat ? Certainement non, car il n'a effacé qu'une exception. Il doit en être de même quand il a consenti à supprimer l'exception légale de l'article 353. Il ne peut donc s'agir d'une assurance nouvelle et spéciale de toutes les conséquences de toute baraterie du capitaine, comme le soutiennent les partisans de la responsabilité des assureurs. Remarquons que le jugement du Tribunal de Commerce du Havre de 1853 dit, parmi les attendus cités ci-dessus : « il a « toujours été entendu », que les assureurs garantissaient toutes les conséquences des fautes du capitaine » ; or, rien n'est moins certain. Les auteurs ne font valoir aucun fait, aucune présomption qui permette de regarder cette interprétation comme fondée, ils se contentent de la justifier en reproduisant la théorie de J.-V. Cauvet qui a déjà été réfutée.

Si tel a « toujours » été le sens attaché à la clause de la baraterie, cette interprétation a dû naître en même temps que l'Ordonnance de 1681 qui admettait la possibilité de couvrir ce risque. Tout au moins est-elle née au moment de la rédaction du Code de Commerce. Or, il n'en est rien comme le prouve l'introduction : le contrat d'assurance maritime n'a été jusqu'au premier tiers du xix^e siècle qu'un

contrat d'assurance de chose et rien de plus. On peut aussi faire valoir contre l'interprétation extensive, un certain nombre de raisons : les unes sont relatives à l'Ordonnance et les autres permettent d'affirmer que les rédacteurs du Code n'ont rien modifié à l'état de chose préexistant. L'article 28 de l'Ordonnance est formel « Ne seront aussi tenus les assureurs, de porter les pertes et dommages arrivés aux vaisseaux et marchandises par la faute des maîtres et marins, si par la police, ils ne se sont chargés de la baraterie du patron ». En cas de dérogation à cet article, les assureurs ne seront tenus que de supporter les pertes et dommages arrivés aux vaisseaux et marchandises. Cela est du reste confirmé par Pothier ⁽⁷⁴⁾. Commentant les divers risques cités par l'article 350, il écrira : « Abordage, c'est-à-dire, lorsque mon vaisseau que j'ai fait assurer, a été endommagé par le heurt d'un autre vaisseau, l'assureur est tenu de m'indemniser du dommage arrivé à mon vaisseau par cet abordage, lorsqu'il est arrivé par un cas fortuit, ... mais si c'est par la faute du maître de mon vaisseau que l'abordage est arrivé, l'assureur n'en est pas tenu, s'il n'y a une clause particulière que l'assureur sera tenu de la baraterie du patron ». Il n'envisage donc que les dommages causés au navire assuré et non ceux subis par l'autre vaisseau. Les rédacteurs du Code de Commerce ont-ils modifié la nature du contrat d'assurance ? En ont-ils fait un contrat personnel (garantissant l'assuré) alors qu'il n'avait été jusque là qu'un contrat réel (ne couvrant que le navire assuré et non pas l'intérêt de l'armateur) sans en avoir discuté et sans l'avoir signalé ? On ne trouve absolument rien à ce sujet ni dans les « Observations des Tribunaux de Cassation et d'Appel, des Tribunaux et des Conseils du Commerce », ni dans le discours du conseiller d'Etat Corvetto lors de la présentation du Code au corps législatif le 8 septembre 1807, ni dans les premiers commentateurs : Locré, Merlin et autres. Ce silence absolument général est probant, cette

(74) N° 50. VALIN et EMÉRIGON sont du même avis.

transformation fort importante n'a certainement pas été faite. On peut aussi faire valoir l'enchaînement des articles 350 à 354 du Code de Commerce qui prouve bien que la dérogation à l'article 353 n'est qu'une exception au principe général contenu dans l'article 350 : l'assureur répond de plein droit de tous les cas fortuits atteignant les objets assurés sauf les exceptions contenues dans les quatre articles suivants : 351, fait ou faute de l'assuré ; 352, vice propre de l'objet ; 353, baraterie du patron et de l'équipage ; 354, frais de pilotage et taxes. L'article 353 ne peut donc se référer quant à ses effets qu'à l'article 350 qui restreint la garantie des assureurs aux seuls objets assurés. Remarquons à ce propos que les rédacteurs du Code ont trouvé plus logique de mettre les mots « aux objets assurés » dans l'article qui pose le principe plutôt que dans celui qui mentionne une exception. Dans l'Ordonnance, on trouvait ces mots à l'article 28 et non à l'article 26. C'est à peu près la seule modification que se soient permise les législateurs de 1807. Ils avaient en vue une meilleure rédaction et non point une modification dans l'interprétation à donner à la clause de la baraterie. Tout cela est encore corroboré par le fait qu'un certain nombre de jurisconsultes, parmi lesquels Emérigon et Cresp, rendant une sentence arbitrale en 1844 ⁽⁷⁵⁾ (soit un peu moins de dix ans avant qu'on ne donne à la clause de la baraterie une portée aussi générale) n'y voient qu'un risque de plus à la charge des assureurs, risque assimilable à ceux dont ils sont rendus garants par l'article 350 : « La faute du capitaine, autrement dit la baraterie du patron, n'est pas une expression magique qui doive, dans tous les cas, être considérée comme indiquant un sinistre majeur. C'est par ses suites ou ses résultats qu'elle doit être jugée et appréciée ; car la baraterie de patron, alors que les assureurs l'ont prise à leurs risques, n'est ni plus ni moins qu'une fortune de mer, et elle ne produit entre l'assuré et l'assureur ni plus

(75) M. 1844. II, 178.

ni moins d'autres effets que toutes celles dont parle l'art. 350 ». On pourrait encore faire valoir avec Jacobs ⁽⁷⁶⁾ le mécanisme même des assurances maritimes. « L'assurance est basée sur des calculs de probabilités, on ne peut supposer que l'assureur accepte des risques qui échappent à tout calcul, il faut pour qu'il en soit ainsi, une stipulation formelle. L'assureur limite ses obligations à une somme calculée sur la valeur des objets assurés, il ne peut la régler d'après la valeur d'objets qu'il ignore ». De Courcy invoque l'intention des parties : « comprendre la garantie des recours de tiers dans l'assurance des dommages qui arrivent aux objets assurés... n'était pas dans l'intention des assureurs, ce n'était même pas dans l'intention des assurés qui n'y songeaient pas ». Quoique cela puisse paraître vraisemblable tout au moins lors des premiers recours de tiers, il ne faut pas prêter trop d'importance aux intentions que mettent en avant les partisans des deux théories opposées car les uns ont tendance à viser uniquement l'intention de l'assuré, et les autres, celle de l'assureur. Il faut donc s'en tenir aux différentes présomptions ci-dessus et décider que l'interprétation extensive a été créée de toutes pièces sans qu'on puisse la justifier autrement que par l'intérêt de l'assuré.

On peut en outre arguer pour rejeter les réclamations des tiers, du manque de logique du système jurisprudentiel : les assureurs ont été condamnés à payer les recours des armateurs du navire abordé et ceux des propriétaires de marchandises chargées à bord de l'un et de l'autre navire parce que les assureurs ont garanti toutes fautes du capitaine, toutes les conséquences, délits et quasi-délits, qu'il pourrait commettre. Or, cela n'est plus vrai quand il s'agit de recours exercés par des matelots pour obtenir des dommages-intérêts à la suite de blessures occasionnées par un délit (espèce du jugement du tribunal de commerce du Havre de 1874) ou par un quasi-délit (espèce du jugement

(76) Op. cit. p. 45.

du même tribunal rendu en 1878) quoiqu'il s'agisse bien des conséquences d'une baraterie du capitaine. Les tribunaux ont en effet rejeté la demande en garantie formée par l'armateur contre ses assureurs sur corps et la Cour de Cassation a admis cette solution dans son arrêt du 22 novembre 1876 : « Attendu que pour écarter la demande formée contre les assureurs, l'arrêt attaqué s'est fondé sur ce que le fait de violence, commis par le capitaine et qui a donné lieu à la condamnation de l'armateur, n'était pas compris dans le contrat d'assurance ». La Cour Suprême n'a pas voulu paraître se déjuger, ni reprendre la controverse. Elle a éludé la discussion. Ce qui n'empêche pas qu'elle a renversé sa jurisprudence précédente. Le jugement de 1874 était ainsi basé : « Attendu que les assureurs, en couvrant la baraterie du patron, n'ont garanti la responsabilité de l'armateur que contre les fautes commises par le capitaine à l'occasion des objets mis en risques et formant aliment au contrat ». Ces deux attendus auraient pu tout aussi bien permettre le rejet de tous les autres recours de tiers. Les magistrats qui ont rédigé cette dernière décision ont essayé, mais en vain, d'expliquer la divergence des solutions admises dans ce cas et dans les précédents : « Attendu que les condamnations qu'a entraînées l'acte délictueux du capitaine, qualifié de faute par le jugement et par l'arrêt, n'atteignent que la personne de l'armateur, que la responsabilité ne découle pas de faits du capitaine ayant compromis les intérêts que le contrat d'assurance avait pour but de garantir, mais de dispositions de droit commun, auxquelles sont soumis tous les commettants, à raison des fautes de leurs préposés ». Dire que la condamnation n'atteint que la personne de l'armateur et non ses biens n'est pas probant, car il a déjà été fait justice de l'argument tiré de l'abandon. La deuxième partie de l'attendu n'ajoute rien car elle pourrait tout aussi bien s'appliquer à toutes les autres réclamations. Il n'y a pas deux solutions : il faut admettre tous les recours de tiers ou n'en faire supporter aucun aux assureurs.

Même en ne tenant pas compte de ce manque de logique et en admettant que l'on puisse hésiter entre ces deux interprétations, l'une extensive, l'autre restrictive, les tribunaux auraient dû préférer la seconde et tenir les assureurs indemnes de toutes les réclamations des tiers. Levillain est d'un avis opposé : « Les parties, en l'absence d'explication sur la portée de la clause, doivent être présumées y avoir attaché un sens assez large pour qu'elle produise l'effet maximum dont elle est susceptible ». Cette présomption n'est pas juridique, car comme le fait remarquer Lyon-Caen, on doit adopter, par application de l'article 1162 du Code civil ⁽⁷⁷⁾, l'interprétation la plus favorable au débiteur qui est ici l'assureur. Cette règle était d'ailleurs appliquée par Emérigon au contrat d'assurance en vertu de la loi 47, ff. de oblig. et act. *Facilior sis ad liberationem* ⁽⁷⁸⁾. On pourrait arguer aussi du fait que le contrat d'assurance est un contrat de droit étroit et en conclure avec le jugement du tribunal de commerce de Rouen du 22 janvier 1858, qu' « on ne doit point augmenter sa portée, à moins de conventions formelles ».

Il résulte de cette controverse qu'une convention spéciale est nécessaire. Elle l'est d'autant plus que rien dans les polices en usage à cette époque ne prévoyait les recours de tiers. Quelle qualification faut-il leur donner pour l'application des franchises ? Ce ne sont ni des avaries particulières payées sous déduction d'une franchise de 3 %, ni des avaries communes sujettes à une retenue de 2 ou même de 1 % suivant les cas, ni enfin des avaries-frais. Comment résoudre à leur égard un certain nombre de questions dont il sera traité dans la deuxième partie : responsabilité unique ou réciproque en cas d'abordage par faute commune, abordage de navires appartenant au même propriétaire, frais de procès, etc... ? Le capitaine sera-t-il laissé libre de tran-

(77) « Dans le doute, la convention s'interprète contre celui qui a stipulé et en faveur de celui qui a contracté l'obligation. »

(78) Op. cit. § 2, sect. IV, Ch. XIII.

siger, de compromettre, de plaider sans avoir à appeler ses assureurs en cause ? Sur un autre point encore, on peut attaquer le système jurisprudentiel. Les assureurs du corps ont été condamnés à payer l'intégralité des recours de tiers, alors que les assureurs du fret doivent aussi en être responsables. Certes, quand la question a été tranchée par la Cour de Cassation, l'assurance du fret était interdite en France, mais cela n'empêchait pas que le fret gagné par le navire aurait dû supporter une partie des réclamations : en fait, c'était même lui seul qui était le plus souvent saisi et qui suffisait à désintéresser les tiers.

Signalons, pour être complet, la position prise sur cet argument par M. Danjon : « L'assureur doit indemniser l'assuré des recours de tiers lorsque l'assurance vise directement la baraterie de patron pour en imposer la responsabilité à l'assureur d'une façon générale, alors en effet l'assureur couvre l'assuré contre toutes les conséquences dommageables que les faits du capitaine ou des marins pourraient avoir, soit relativement à ses biens personnels, soit relativement aux biens des tiers. Mais il en serait autrement si l'assurance ne visait la baraterie que d'une manière indirecte et incidente, en mettant à la charge de l'assureur les pertes et dommages des objets assurés, même provenant de la baraterie ». D'après cet auteur, il faudrait distinguer suivant que la police range simplement la baraterie dans les risques énumérés à l'article 350 ou qu'une clause spéciale est consacrée à ce risque comme par exemple dans l'espèce qui a donné lieu à l'arrêt de la Cour de Cassation du 4 mars 1861 : « Les assureurs prennent à leurs risques, par convention expresse, les prévarications et les fautes du capitaine et de l'équipage connues sous le nom de baraterie ». Cette différence de forme n'a pas la portée qu'on veut bien lui attribuer, elle s'explique aisément par l'histoire (nécessité d'un pacte formel spécial pour que les assureurs couvrent la baraterie) ou par les traditions de la place envisagée. De plus, tout ce qui a été dit contre l'interprétation

extensive reste vrai dans le cas où la baraterie est couverte par une clause spéciale.

L'argument tiré de la baraterie par les tribunaux et une partie de la doctrine est donc loin d'être probant puisqu'il se retourne même contre ses auteurs.

Certains des partisans de la non-responsabilité des assureurs, Droz, de Courcy et Danjon, ont, de plus, signalé qu'il existait une analogie saisissante entre la question en jeu et ce qui était admis dans l'assurance contre l'incendie. Quand on fait assurer une maison contre ce risque on est indemnisé si la maison brûle, que ce soit par la faute d'un habitant, d'un voisin, de l'assuré lui-même ou de ses préposés. Mais si le feu qui a éclaté dans l'immeuble assuré se communique aux maisons voisines et si les voisins qui ont, de ce fait, subi un préjudice, actionnent le propriétaire de l'immeuble d'où est parti le feu et obtiennent des condamnations, les assureurs indemniseront-ils l'assuré de ces recours de tiers ? Oui, sans aucun doute, s'ils ont été expressément compris dans l'assurance sous le nom de recours des voisins. Mais si la police est muette au sujet de ces réclamations, nul doute que les assureurs soient en droit de les rejeter. Telle est la pratique constante en matière d'assurance contre l'incendie. Puisque dans cette branche de l'assurance, il faut pour rendre les assureurs responsables des recours de tiers, une clause spéciale, pourquoi n'en serait-il pas de même en assurance maritime ? Le jugement de 1853 du tribunal de commerce du Havre dira : « Il n'existe aucune analogie entre ces deux assurés puisque l'on peut calculer à l'avance la perte que lui cause son titre de propriétaire de navire, perte qui se borne à l'abandon du navire et du fret (art. 216), tandis que l'autre pourrait se voir complètement ruiné ». Cela est loin d'être décisif d'autant plus que l'armateur ne peut pas toujours faire abandon. Toutefois on peut dire que c'est cette raison qui est la principale cause pour laquelle les assureurs ont été condamnés comme cela sera dit tout à l'heure. Pour réfuter l'objection tirée de l'analogie avec l'assurance contre l'incendie, Levil-

lain raisonne autrement : « Quand les parties n'ont pas indiqué spécialement dans la police les pertes et dommages qu'elles entendent prendre à leur charge, il y a lieu de se demander quel est le parti auquel elles ont voulu vraisemblablement s'arrêter ; or, elles seront considérées comme ayant attribué, sous ce rapport, à la garantie fournie par la compagnie un caractère plus ou moins compréhensif, suivant que les risques en prévision desquels l'assurance est intervenue affectent une plus ou moins grande variété, et ils affectent une variété plus ou moins grande suivant que le contrat a pour but de parer à telle ou telle catégorie d'éventualités. A la différence des assurances maritimes qui mettent à la charge de l'assureur tous les risques de mer indistinctement, l'assurance contre l'incendie ne couvre qu'une seule espèce de risque. Les mêmes règles d'interprétation ne peuvent donc s'appliquer dans les deux cas. Du reste l'analogie dont on se prévaut est plus apparente que réelle. Si le propriétaire d'un immeuble incendié est, dans certains cas, obligé au paiement d'une indemnité envers un voisin, c'est comme responsable, soit de son propre fait, soit du fait d'un subordonné dont il est en situation de surveiller à chaque instant la conduite ; on comprend que, dans ces conditions, l'assureur ne soit pas, en l'absence de toutes clauses particulières, réputé prendre à sa charge la condamnation encourue par l'assuré. L'armateur d'un navire, débiteur de dommages-intérêts envers un tiers, se trouve dans une situation sensiblement différente. Il est actionné en raison du préjudice causé par un préposé que la loi lui impose, et dont, étant donné la distance, il lui est à peu près impossible de contrôler les actes ». L'argument tiré du caractère plus ou moins compréhensif de l'assurance n'a absolument aucune valeur, car il repose uniquement sur la confusion entre les catégories de risques et les catégories d'avaries. Quant aux deux autres motifs que fait valoir cet auteur, il y a longtemps que l'on en a fait justice. Même en admettant qu'il y ait une part de vrai dans la critique de Levillain, il faudrait seulement recon-

naître que l'exemple qui a été pris, notamment par Droz, n'est pas celui que l'on aurait dû faire valoir. Il y a d'autres branches d'assurances qui couvrent un ensemble de risques comparable à celui dont se chargent les assureurs maritimes. M. Danjon a proposé de raisonner sur l'assurance des transports terrestres, mais cet exemple n'est pas satisfaisant, car jusqu'à présent cette assurance ne connaît pas de recours de tiers, pas plus d'ailleurs que l'assurance sur facultés. Laissons aussi de côté l'assurance sur corps de chalands, car elle ne s'est guère développée que postérieurement à 1850. Il faut invoquer, comme l'a fait de Courcy, ce qui a toujours été la pratique de l'assurance des véhicules hippomobiles (ou automobiles). Ici les assureurs prennent à leur charge tous les risques de la circulation, comme les assureurs maritimes couvrent tous les risques de la navigation. Le propriétaire du véhicule comme l'armateur ne peut surveiller constamment le cocher ou le chauffeur, de plus, ce dernier lui est imposé par la loi (permis de conduire). La situation est donc la même, avec cette différence toutefois que l'assurance des véhicules a une étendue plus grande que l'assurance maritime, puisqu'elle comprend les fautes de l'assuré lui-même. Etant donné cette analogie que l'on ne peut nier, il peut sembler étonnant que les assureurs de véhicules n'aient pas été rendus responsables *ipso jure* de tous les recours de tiers. On n'y a même pas songé. Tout le monde admet qu'il faut une clause spéciale et formelle pour les charger de telles réclamations.

On pourrait encore faire valoir que le Congrès International de Droit Commercial, tenu à Anvers en 1885, n'a pas admis que l'assureur fût, en principe, tenu de ces risques ; voici le texte de sa résolution : « A défaut de stipulation expresse, l'assureur maritime ne doit, comme l'assureur terrestre, être responsable que du dommage éprouvé par les objets assurés et des frais faits pour leur conservation, sans avoir à répondre des recours de tiers » ⁽⁷⁹⁾. Signalons

(79) Réponse à la question n° 49. Aut. I. 425.

brèvement un certain nombre de raisons invoquées de part et d'autre.

Le Tribunal de Commerce de Marseille, dans son jugement de 1835, fait valoir que si les assureurs rejetaient les recours de tiers, l'assurance serait illusoire et que l'assuré pourrait, dans certains cas, perdre son navire sans avoir aucun recours. Il va être bientôt prouvé que même avec la solution admise par la jurisprudence, il en est de même dans tous les cas où l'assuré ne peut faire usage de l'article 216 du Code de Commerce. Ce reproche peut s'appliquer à toutes les autres branches de l'assurance dans lesquelles il y a des recours de tiers. Pour éviter ce résultat, l'assuré n'a qu'à se faire couvrir par une clause spéciale. Le même Tribunal, dans son jugement du 28 février 1859, a décidé que les assureurs sont garants de ces risques « parce qu'ils n'en ont pas stipulé l'exemption ». Ce qui se heurte à la pratique générale des assurances d'après laquelle les assureurs ne sont responsables que des risques qu'ils ont formellement assumés.

En sens contraire, les compagnies d'assurances ont fait valoir devant le tribunal du Havre, en 1853, l'exemple de l'Angleterre. Le tribunal a rejeté la solution admise par la jurisprudence anglaise, mais il faut reconnaître que les magistrats se sont basés sur la « Collision clause », alors que les assureurs invoquaient l'affaire *De Vaux v. Salvador* ⁽⁸⁰⁾. Notons qu'on ne peut invoquer à l'appui du système jurisprudentiel les décisions belges et hollandaises, car elles sont postérieures et ont été influencées par les arrêts de la Cour de Cassation française.

« Un usage constant, ajoute Lyon-Caen, paraît bien prouver que l'assureur ne répond pas, en principe, des recours de tiers lésés contre le propriétaire du navire assuré. Le plus souvent la somme assurée est fixée et d'après quoi l'est-elle ? D'après la valeur de ce navire pris comme maximum.

(80) Voir les *attendus* du jug. de 1853 dans le ch. II.

Cela ne se concevrait pas si le propriétaire devait sans restriction répondre du dommage qui a pu être causé, soit à d'autres navires, soit à la cargaison, soit à certaines personnes » (81). Levillain explique cette règle par le motif suivant : « Les assureurs répugnent, en général, à l'idée de s'obliger pour une somme indéterminée, car il se pourrait, dans un cas donné, que la garantie souscrite dépasse de beaucoup la mesure dans laquelle ils entendaient s'engager. Alors même qu'ils ont négligé d'indiquer le chiffre maximum de l'indemnité à payer en cas de sinistre, il est difficile de les considérer comme ayant entendu assumer une responsabilité indéfinie. Quelle sera alors la limite ? Etant donné qu'habituellement les pertes subies par l'assuré n'excèdent pas la valeur totale de la chose expédiée en mer, l'assurance sera présumée simplement souscrite pour le montant de cette valeur. Mais inférer de cette proposition que la Compagnie d'assurance ne s'est obligée qu'en prévision des dommages affectant directement les effets assurés, c'est dépasser la mesure d'une saine interprétation ».

En résumé, les recours de tiers ne peuvent être assimilés à des avaries-frais, la clause de baraterie ne vise que les conséquences des fautes du capitaine vis-à-vis des objets assurés et non toutes les conséquences des fautes du capitaine, l'analogie avec les autres assurances, ainsi que l'exemple de l'Angleterre et des Etats-Unis montre qu'une clause spéciale est nécessaire ; toutes ces raisons permettent de condamner le système jurisprudentiel. Pour que les assureurs fussent responsables de ces risques, il aurait fallu une clause spéciale, car, comme le fait remarquer avec juste raison Laurin sur Cresp : « c'est la conséquence extrême et comme le prolongement dernier de l'assurance, il faut donc que les assureurs aient pu l'entrevoir, s'y attendre et partant l'accepter ». D'une part l'assurance des recours de tiers en cas d'abordage ou de heurt n'a rien de

(81) C'est l'argument de fait sur lequel est basée la décision dans l'affaire *The Warilda*.

maritime en soi, si ce n'est que ces réclamations s'exercent à propos de la navigation d'un navire, jamais, en effet, il n'a été question de leur appliquer le délaissement. D'autre part, l'assurance des indemnités dues par l'armateur aux chargeurs de son propre navire rentre dans le cadre d'une assurance professionnelle, car il s'agit bien là de l'opération commerciale qui constitue le métier de l'armateur.

Pour simplifier, il n'a pas été question du cas où les recours de tiers proviendraient d'un abordage par faute commune ; la jurisprudence n'a du reste pas eu à connaître de cette situation. Voici les solutions auxquelles conduit le système jurisprudentiel : la contribution mise à la charge du navire assuré est-elle inférieure au dommage réel qu'il a subi, tout le monde admet sans discussion que l'assureur doit supporter les avaries du navire assuré, sauf son recours contre l'autre navire. Si la contribution est supérieure, le système admis par la Cour de Cassation conduit de Valroger à décider que « comme la part de la contribution dépassant les avaries matérielles représente la faute du capitaine, l'assureur en sera responsable en vertu de ce principe que l'assureur garant de la baraterie du patron, répond des recours de tiers pour abordages ». En raison des arguments exposés ci-dessus, il faut, à l'encontre, décider que l'assureur devra payer les avaries particulières du navire qu'il couvre, sous déduction de la part qui incombe à l'armateur de l'autre navire. Ainsi le navire assuré A a subi des avaries se montant à Frs 10.000. Celles de B sont de Frs 40.000. Les fautes étant égales, chaque armateur sera responsable pour la moitié des avaries subies par l'autre. L'assureur de A paiera Frs 10.000, moins Frs 5.000, dont B est responsable ⁽⁸²⁾.

Pour terminer, il est nécessaire de remarquer que la question de la couverture d'office des recours de tiers n'a été discutée d'une manière vraiment approfondie qu'en assu-

(82) Le principe des responsabilités réciproques et unique sera étudié dans la deuxième partie.

rance maritime et que cette discussion est absolument inconnue dans toutes les autres assurances où se présentent des réclamations semblables. Quelle en est la véritable raison ? C'est l'existence de l'art. 216 du Code de Commerce, qui laisse à l'armateur la faculté de limiter sa responsabilité par abandon du navire et du fret. Certes, on ne peut sérieusement soutenir que l'assuré, obligé de faire abandon pour éviter de payer en plein les réclamations des tiers, éprouve de ce fait même une perte matérielle dont les assureurs seraient responsables. Il n'y a aucun doute que cet article a influencé, sans qu'ils s'en rendent exactement compte d'ailleurs, toutes les décisions judiciaires et tous les auteurs, partisans ou adversaires de la responsabilité de plein droit des assureurs. Les partisans du système jurisprudentiel et surtout J.-V. Cauvet et Levillain ont fait valoir que si les assureurs n'en étaient pas responsables, le contrat d'assurance ne répondrait plus à son but qui est de donner une sécurité totale à l'assuré. Or, dans tous les cas où l'armateur ne peut pas ou ne veut pas faire abandon, il n'est pas entièrement protégé comme cela va être prouvé. La limitation de responsabilité admise partout en faveur des propriétaires de navires a eu une grande influence sur la rédaction des clauses particulières couvrant ces risques. Ces stipulations ne sont pas les mêmes que dans les autres assurances, car on ne les a envisagées qu'en corrélation avec la faculté d'abandon et ces clauses ne seront satisfaisantes que dans certains pays, car elles ne s'accorderont exactement qu'avec certaines conceptions législatives de la fortune de mer.

Le système admis par ces clauses a certainement pesé sur les partisans de la non-responsabilité des assureurs, car si l'assurance maritime avait fixé un maximum aux recours de tiers dont les assureurs répondent, ces auteurs auraient été amenés à faire valoir l'argument qu'aurait employé tous les autres assureurs pour se décharger de ces risques. Supposons pour un moment que l'article 216 du Code de Commerce est abrogé, le système jurisprudentiel va s'effondrer, car l'assuré va avoir deux intérêts bien distincts à protéger :

d'une part, comme au début de l'assurance, les pertes qui peuvent arriver à son navire, pertes dont le maximum est égal à la valeur de ces objets, d'autre part les dommages que ce navire est susceptible de causer aux tiers, dommages dont la valeur est inconnue au moment de la signature de la police et que l'armateur serait obligé de régler sur sa fortune de terre. Il est alors nécessaire que l'armateur contracte deux assurances distinctes, sinon il ne sera pas efficacement protégé. S'il n'est couvert que pour la valeur de son navire, soit Frs 200.000, il suffit de supposer qu'un abordage fautif cause à ce navire Frs 150.000 d'avaries et que le propriétaire de l'autre vaisseau réclame Frs 250.000. Cet abordage aura causé à l'armateur assuré une perte de Frs 400.000, et il ne pourra récupérer de ses assureurs que Frs 200.000. Pour que l'assuré soit pleinement couvert, il faut que sa police contienne une double assurance : l'une visant les avaries au navire lui appartenant et limitée à sa valeur, l'autre couvrant les recours de tiers ; cette dernière sera limitée par une somme maximum qui n'aura aucun lien avec la valeur propre du navire. La solution jurisprudentielle ne peut s'expliquer qu'en tenant compte du fait que l'on a toujours raisonné comme si l'assuré perdait au maximum la valeur de son navire. Or, cela n'est pas toujours exact, même en admettant l'existence de l'article 216, car d'une part, il y a des cas où l'abandon n'est pas possible et d'autre part, il faut tenir compte que l'armateur doit aussi abandonner son fret. Le premier cas conduit au même résultat que ci-dessus : il se présentera quand « le propriétaire a, par son fait, détruit ou laissé détruire les éléments composant sa fortune de mer ⁽⁸³⁾ ; exploitation ou vente du navire, reconnaissance de l'obligation ». Dans le deuxième cas, l'armateur va abandonner son fret, soit Frs 30.000, et ne pourra pas récupérer cette somme. En gardant les mêmes chiffres que précédemment, la situation sera la suivante : l'armateur abandonne son navire en état

(83) M. G. RIPERT, *op. cit.*, n° 1286.

d'avaries et y joint son fret, soit pour lui une perte globale de Frs 230.000. Il ne pourra récupérer de ses assureurs que Frs 200.000, et perdra Frs 30.000, valeur du fret gagné par son navire. On pourrait objecter que l'armateur ne pouvait assurer cet élément avant la Loi du 12 août 1885. Cette objection ne porte pas, car en supposant que l'assuré ait souscrit une assurance de chose et une autre de recours de tiers, il n'aurait pas perdu son fret. En effet, il ne faut pas perdre de vue que le système jurisprudentiel a admis que le fret ne devait supporter aucune part des recours de tiers. Ces exemples prouvent que, même avec le système admis par la Cour de Cassation, on peut dire que l'assurance est au moins en partie illusoire, il semble donc difficile de soutenir avec Levillain et J.-V. Cauvet que la solution de la Cour Suprême permet à l'assurance de remplir pleinement son but. La controverse qui s'est élevée sur la responsabilité des assureurs maritimes quant à ces risques est donc due à la seule existence de l'article 216. C'est cet article qui permet d'expliquer certaines clauses particulières des polices. Ces considérations prouvent quel lien étroit rattache les recours de tiers et les limitations de responsabilité admises par les divers législateurs en faveur des propriétaires de navire. Ainsi, en Angleterre, la solution jurisprudentielle est logique avec le système de limitation de responsabilité des armateurs. Ceux-ci doivent verser normalement une valeur (à raison de £ 8. — par tonne) à peu près égale à la valeur d'assurance. Donc, en cas de limitation de leur responsabilité, les armateurs auraient touché avec la solution française, juste de quoi satisfaire aux recours de tiers et auraient perdu sans indemnité leur navire.

CHAPITRE II

REACTION DU LEGISLATEUR ET DES PARTIES DEVANT LES SOLUTIONS JURISPRUDENTIELLES

L'extension de la navigation à vapeur et l'augmentation du tonnage des navires ont fait s'accroître très rapidement le nombre des recours de tiers, ainsi que l'importance des sommes payées à ce titre par les armateurs. Ces risques nouveaux ont, dès la deuxième moitié du ^{xix}^e siècle, acquis une importance extrêmement considérable qui a produit un double effet. D'une part, certains législateurs ont jugé bon de modifier leur loi pour en tenir compte. D'autre part, les assureurs et les assurés se sont trouvés dans l'obligation de les prévoir et de les régler dans leur contrat par des clauses spéciales.

SECTION I. — LA LOI

Les décisions des tribunaux des différents pays ont influencé de manières fort diverses les législateurs. Tandis que certains ont conservé les mêmes textes, laissant à la jurisprudence et à la pratique le soin de régler l'assurance de ces nouveaux risques, d'autres ont jugé qu'il valait mieux modifier leurs lois, soit pour ranger les recours de tiers parmi les risques mis de plein droit à la charge des

assureurs maritimes, soit pour indiquer seulement que les parties pouvaient faire toutes les stipulations qu'elles jugeaient conformes à leurs intérêts. Aucun d'eux n'a cependant édicté une réglementation étroite et stricte pour l'assurance de ces risques, car déterminer un système qui puisse satisfaire équitablement les divers intérêts en présence, est chose fort difficile. C'est la raison pour laquelle les codes récents, comme celui du Maroc, se contentent de trancher la question de principe, laissant aux parties le soin d'introduire en cette matière les règles qui leur paraîtront le plus aptes à satisfaire leurs desiderata. Signalons toutefois une tendance à ne pas mettre d'office les recours de tiers à la charge des assureurs, à assimiler à ce point de vue les assurances maritimes aux assurances fluviales et terrestres. Ainsi, l'article 357 du Code de Commerce Maritime du Maroc dispose que : « l'assureur ne répond pas des recours exercés contre le navire assuré soit pour dommages causés à la chose d'autrui, soit pour pertes de vies ou blessures ».

§ I. — FRANCE.

Les articles 350 et 353 du Code de Commerce sont restés en vigueur sans qu'aucune modification n'y ait été apportée. Le livre II de ce Code a pourtant fait l'objet de plusieurs projets de révision, mais aucun n'a encore abouti. Le premier date de 1865. Publié en 1867, la guerre de 1870 en a ajourné, *sine die*, la discussion et la mise en vigueur ⁽¹⁾. Les deux articles ci-dessus étaient fondus en un seul, l'article 361, dont voici le texte : « Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux choses assurées par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de navire, jet,

(1) Le titre IX relatif au contrat d'assurance se trouve publié *in extenso* par CHAUFONT : Les assurances, leur passé, leur présent, leur avenir. T. II, p. 10.

feu, explosion, pillage, piraterie et baraterie, et généralement tous accidents et fortunes de mer ». La Commission chargée de préparer ce projet a laissé subsister les mots « aux choses assurées » et a ajouté la baraterie aux risques dont l'assureur est de plein droit garant. Il semble donc qu'elle n'ait pas voulu adopter la solution donnée par la Cour de Cassation française, mais un certain nombre d'auteurs s'appuyant sur le fait que l'article se termine par « et généralement tous accidents et fortunes de mer » en concluent que cette rédaction nouvelle a eu pour but de mettre sans équivoque les recours de tiers aux risques des assureurs. Cela paraît, pour le moins, douteux.

Signalons le projet publié en 1903 par G. Delarue dans le Bulletin de l'Association Française du Droit Maritime, projet qui n'a que peu d'importance, car il ne s'agit que d'une œuvre privée.

En 1915, une Commission fut créée pour réviser le Livre II du Code de Commerce. Elle présenta, en 1919, un projet de loi devant remplacer tout ce livre du Code qui avait particulièrement vieilli, mais ce projet ne fut même pas déposé et aucune suite ne lui a été donnée. L'article 403 était ainsi rédigé : « Sont aux risques de l'assureur les dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés par fortune de mer tel que tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de navire, jet, ainsi que par feu, explosion, pillage, piraterie, vol commis à bord et baraterie ». L'article 405 rejette les recours de tiers : « L'assureur ne répond pas des dommages causés par le navire assuré, soit aux personnes, soit à la chose d'autrui ». La rédaction de ce dernier article, comparée à celle du précédent ⁽²⁾, montre que les parties peuvent adopter toute convention contraire. Les motifs dont s'est inspirée la Commission, sont indiqués dans le rapport

(2) Art. 404, § 1^{er} : « L'assureur ne répond pas des conséquences des fautes ou négligence de l'assuré ou de ses ayants droit. Est nulle toute convention contraire ayant pour objet de garantir les fautes lourdes ou la fraude. »

élaboré par M. Audouin, rapporteur de la Sous-Commission chargée de la refonte de la matière des assurances : « L'article 405 du projet écarte complètement la responsabilité des assureurs pour les recours de tiers. Ce sont, en effet, les dommages et pertes subis par la chose assurée qui, seuls, font l'objet du contrat, et le fait que les assureurs garantissent la baraterie du patron ne saurait donc avoir d'autre effet que de les rendre responsables de ces pertes et dommages même lorsqu'ils sont dus, non à une fortune de mer, mais à une faute du capitaine. L'extension de cette responsabilité à d'autres dommages que ceux subis par l'objet assuré lui-même est du domaine de la convention des parties, mais non de la loi ».

§ 2. — BELGIQUE.

Les dispositions du Code de Commerce français qui étaient en vigueur en Belgique, furent modifiées par la grande loi du 21 août 1879 pour mettre sur ce point les dispositions légales en conformité avec l'orientation de la jurisprudence de la Cour de Cassation. L'article 178 de cette loi qui forme l'article 201 du Code Maritime, prévoit simplement que : « Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, explosion, pillage et généralement par toutes autres fortunes de mer ». Cette nouvelle rédaction a précisément eu pour but de mettre d'une manière certaine les recours de tiers à la charge des assureurs maritimes comme cela résulte des procès-verbaux de la Commission de Rédaction ⁽³⁾. La jurisprudence belge

(3) Smeesters, op. cit. T. II, p. 415, en note : « Un membre de la Chambre fait remarquer que cette conséquence pourrait être contestée en présence des termes de l'article 350 qui ne met à charge des assureurs que les pertes et dommages qui arrivent « aux objets assurés ». Il rappelle, à cette occasion, le différend qui a été tranché par la Cour de Cassation, dans son arrêt du 4 décembre 1862. On pourrait lever

en a conclu que l'assureur est responsable de tous les cas de recours de tiers sans aucune exception. C'est ainsi qu'une sentence arbitrale du 5 octobre 1881 ⁽⁴⁾ a décidé que sont à la charge de l'assureur les réclamations pour dommage dans le cas où il y a eu abordage entre deux navires appartenant au même assuré. Un jugement du Tribunal d'Anvers du 10 janvier 1883 ⁽⁵⁾ a même été beaucoup plus loin dans le cas où une police mettait expressément, à la charge de celui qui l'avait souscrite les recours de tiers pour abordage. Le tribunal reconnaît dans ses attendus que cette clause n'était pas applicable à l'espèce (il n'y avait pas eu abordage), mais n'en condamne pas moins la Compagnie parce qu'il s'agit du préjudice causé à l'armateur, à l'occasion du navire assuré, par le capitaine ou l'équipage ; du moment qu'il y a recours de tiers, l'assureur en est responsable d'après la loi. Cette décision n'empêche pas les assureurs de rejeter tout ou partie de ces risques, mais faut-il encore qu'ils expriment formellement dans leur police qu'ils n'entendent couvrir que telles catégories de recours de tiers, intention qui ne ressortait pas de la police ci-dessus.

§ 3. — GRANDE-BRETAGNE.

Le premier texte législatif visant l'assurance des responsabilités que peut encourir l'armateur et pour lesquelles il a droit à la limitation de la loi est l'article 55 du Merchant Shipping Act Amendment Act. 1862 (25 et 26 Vict. c. 63. s. 55) : « les assurances, faites en vue des éventualités... survenues sans qu'il y ait faute ou participation des propriétaires, ne pourront être annulées en raison de la nature

tout doute à cet égard, en remplaçant dans l'article 350 les mots « pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés » par ceux-ci : « pertes et dommages occasionnés par... ». Cette nouvelle rédaction est accueillie. »

(4) A. 1881. I. 343.

(5) A. 1883. I. 97.

du risque ». L'article 505 du Merchant Shipping Act 1894 a conservé la même disposition. L'article 7 du Customs and Inland Revenue Act. 1867 (30 et 31 Vict., c. 23, s. 7) permet même d'effectuer cette assurance en dehors d'une police. Lorsque le législateur a codifié les règles relatives au contrat d'assurance maritime, il a jugé bon de consacrer un article à l'assurance des recours de tiers. C'est l'article 74 du Marine Insurance Act de 1906 : « Quand l'assuré a effectué une assurance en terme exprès contre les responsabilités envers les tiers, la mesure d'indemnité, sous réserve de toute stipulation expresse contenue dans la police est le montant qu'il a versé ou doit verser à ce tiers en règlement de son recours ». La loi anglaise n'a pas pris partie sur le point de savoir si l'assureur est ou non responsable de plein droit de telles réclamations. Elle décide, en principe, que la règle proportionnelle ne lui est pas applicable : ainsi dans le cas où un armateur assure sa responsabilité de transporteur jusqu'à concurrence de £ 20.000, alors que son navire contient des marchandises ayant une valeur de £ 40.000 et s'il doit payer au chargeur une somme de £ 20.000, il pourra la récupérer intégralement de son assureur sans que celui-ci puisse lui opposer qu'il a contracté une assurance insuffisante. Cependant la loi admet la possibilité de toute convention contraire, la pratique ne suivant pas toujours cette règle. Il en résulte qu'ici, comme partout ailleurs, les parties ont le droit de réglementer l'assurance de ces risques, comme elles l'entendent.

§ 4. — PAYS-BAS, ITALIE ET ETATS-UNIS.

Les Pays-Bas ont suivi l'exemple de la France et n'ont pas modifié leur Code.

Le législateur italien a refondu totalement son Code de Commerce en 1882, mais il n'a pas jugé utile de viser d'une manière explicite les recours de tiers. Les articles 615 et 618 du Code mis en vigueur le 1^{er} janvier 1883 sont ainsi

conçus : Art. 615 : « Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de navire, par jet, explosion, feu, prise, pillage et généralement par toutes les autres fortunes de mer ». Art. 618 : « L'assureur n'est pas tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage connues sous le nom de baraterie, à moins de convention contraire ». Par contre, le projet de Code Maritime de 1931 admet de plein droit la responsabilité des assureurs pour les recours de tiers naissant d'un abordage. L'article 347 porte en effet que : « sont à la charge de l'assureur, tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par tempêtes, naufrages, échouements, heurts, changements forcés de route, de voyage ou de navire, jet, explosion, incendie, piraterie, pillage, vol commis à bord et généralement par tous autres accidents de mer et dans le cas d'abordage, également les dommages-intérêts auxquels le navire assuré est tenu envers les tiers ». Cet article a été critiqué car, d'une part, il semble confondre l'assurance de responsabilité avec l'assurance maritime et que, d'autre part, il semble difficile de faire rentrer les recours de tiers pour abordage parmi les pertes et dommages qui arrivent aux choses assurées.

Les Etats-Unis n'ont pas encore codifié leur Common Law relatif au contrat d'assurance maritime.

§ 5. — PAYS GERMANIQUES ET SCANDINAVES.

Le Code Général de Nuremberg et de Hambourg de 1861 décide, dans l'article 825 que : « l'assureur n'est pas tenu des dommages ci-après dénommés : 1° En cas d'assurance du navire et du fret, du dommage provenant (hors le cas d'abordage) de ce que l'armateur est tenu du dommage occasionné par une personne de l'équipage à un tiers », mais l'article 824 fait une exception pour le cas d'abordage :

« l'assureur supporte tous les risques auxquels le navire ou la cargaison sont exposés pendant la durée de l'assurance à moins que le contraire ne résulte de la convention ou des dispositions suivantes :

Il supporte notamment... 7° Les risques d'abordage de navires, sans distinction entre le cas où l'assuré éprouve un préjudice direct par suite de l'abordage ou s'il subit un préjudice indirect à raison de son obligation de réparer le dommage causé à un tiers. » Le Code de Commerce allemand de 1897, mis en vigueur en 1900, admet la même conception : art. 821 : « Les dommages ci-après déterminés ne tombent pas à la charge de l'assureur : 1° Au cas d'assurance du navire et du fret : Le dommage résultant, en dehors des cas d'abordage de navire, de ce que l'armateur est tenu de répondre du dommage causé à un tiers par une personne de l'équipage ». Art. 820 : « L'assureur supporte tous les risques auxquels est exposé le navire... à moins que le contrat n'en décide autrement.

Il supporte : 7° Les risques de l'abordage de navires, sans distinction si l'assuré, par suite de l'abordage, a subi un dommage direct ou s'il en a subi un indirectement par le fait qu'il est obligé de réparer le dommage causé à un tiers. »

Ce risque de recours de tiers en cas d'abordage est appelé par les Allemands « dommage indirect d'abordage » (*mittelbarer Kollisionschade*).

Le Code Maritime Scandinave dispose dans son article 249 que l'assureur sur corps n'est pas responsable : « lorsqu'un tiers poursuit la chose assurée en raison d'une perte qu'il a subie par suite de la faute ou de la négligence du capitaine ou de l'équipage dans l'exécution de leur service, à l'exception toutefois de l'indemnité en raison d'une perte causée par un abordage ».

Ce système, comme celui admis en Allemagne, résulte de la conception germanique de la limitation de responsabilité admise en faveur des propriétaires de navires.

SECTION II

LES CLAUSES PARTICULIERES DES POLICES

Quelle que soit la solution adoptée par les tribunaux des divers pays, qu'ils aient admis ou rejeté la responsabilité des assureurs, que le législateur ait conservé ou qu'il ait modifié les textes visant les recours de tiers, les souscripteurs des polices d'assurance maritime ont été poussés par leur intérêt propre à introduire dans leur contrat des clauses prévoyant et réglementant ces risques. Les assurés ont-ils dû supporter ces réclamations sans aucun recours ? Ils ont demandé à leurs assureurs leur garantie contre les recours susceptibles de naître d'abordage, car la fréquence de ces accidents et l'importance des dégâts qu'ils entraînent en ont fait un des risques les plus importants de la navigation moderne. Les assureurs ont-ils été condamnés à les rembourser ? Ils n'ont pas voulu continuer à les payer tous, car certains d'entre eux constituent une véritable assurance contre les fautes professionnelles qui n'a rien de maritime. C'est ainsi que les assureurs français ont rejeté les réclamations des chargeurs basées sur une faute du capitaine ; les armateurs n'ont pas eu à en souffrir, car ils ont inséré dans leurs chartes-parties et dans leurs connaissements des clauses d'irresponsabilité visant la baraterie du patron et de l'équipage. Pour ces raisons, on constate dans tous les pays, l'insertion de clauses particulières mettant seulement certains recours de tiers à la charge des assureurs sur corps. Ces conventions spéciales sont devenues d'un usage absolument courant dans tous les pays où se pratiquent les assurances maritimes, car elles répondent à un besoin essentiel du commerce.

La garantie des assureurs aurait pu être donnée par des contrats spéciaux, accessoires à celui qui couvre la chose

susceptible de donner lieu à des recours de tiers comme cela existe en assurance terrestre et en assurance fluviale. Mais étant donné que tous les pays admettent une limitation forfaitaire de responsabilité en faveur des propriétaires de navire, les assureurs maritimes ont trouvé plus simple et plus expéditif de comprendre dans un même instrument, les risques atteignant directement le navire assuré et les risques de recours de tiers, en compensant les uns et les autres par une prime unique. Ainsi, une police d'assurance accident automobile comprend deux contrats : l'un garantissant la voiture contre tous les risques de la circulation pour une valeur de Frs 30.000 par exemple, moyennant le paiement d'une certaine prime, l'autre visant la responsabilité civile du propriétaire (ce sont les recours de tiers) qui est couverte jusqu'à concurrence d'une somme, par exemple de Frs 200.000, moyennant le paiement d'une autre prime. Supposons qu'à la suite d'un accident, la voiture assurée soit complètement détruite et que son propriétaire soit condamné à payer Frs 100.000 de dommages-intérêts. L'assureur paiera cette somme et versera à l'assuré la valeur d'assurance de sa voiture. Une police d'assurance sur corps garantit l'armateur du navire assuré contre les risques de la navigation et contre les recours de tiers. La valeur du navire est fixée par le contrat à Frs 80.000, par exemple, somme sur laquelle sera payée la prime unique à laquelle l'assureur a droit. A la suite d'un abordage, le navire assuré coule et l'armateur de l'autre navire réclame une indemnité de Frs 100.000. Il semble que l'assurance soit insuffisante, mais il n'en est rien, car le propriétaire du navire assuré va se libérer en faisant abandon du navire ⁽⁶⁾. En tout et pour tout son patrimoine se sera appauvri de la valeur du navire, valeur qui sera remboursée par l'assureur. Grâce à l'article 216, l'armateur est aussi bien protégé que l'est le propriétaire de l'automobile.

(6) En Angleterre comme aux Etats-Unis, il y a une seule prime, mais la responsabilité des assureurs est sensiblement de deux fois la valeur d'assurance, comme cela sera expliqué dans la deuxième partie.

Les premières clauses relatives aux recours de tiers sont apparues en Angleterre, puis aux Etats-Unis. Les principes admis par les assureurs de ces deux pays ont influé plus ou moins sur les clauses que les assureurs français, belges et hollandais ont ensuite rédigées. L'influence est, par contre, à peu près nulle sur les conventions adoptées dans les pays où le législateur avait dès le début tranché la question de principe.

Seul le texte des clauses les plus usuelles sera donné dans cette section, les variantes les plus importantes seront examinées dans la deuxième partie.

§ 1. — GRANDE-BRETAGNE.

Marsden ⁽⁷⁾ rapporte qu'au début du ^{xix}^e siècle quelques doutes ont existé sur la validité des assurances contre les responsabilités encourues par l'armateur ⁽⁸⁾, étant donné la maxime légale que l'assuré ne peut demander une indemnité pour une perte produite par un de ses actes fautifs. Mais dans l'affaire *Thompson v. Reynolds*, il fut décidé que cette règle ne doit pas annuler un contrat qui indemnise l'assuré pour les dommages qu'il doit payer à raison de la négligence de ses préposés. La validité de telles assurances fut confirmée dès 1862 par un texte législatif.

Tous les auteurs anglais admettent que c'est par suite de l'arrêt rendu par Lord Denman dans l'affaire *De Vaux v. Salvador* que s'introduisit dans la pratique anglaise l'usage, aujourd'hui général, d'insérer dans les polices la « collision clause » ou « Running down clause » par laquelle l'assureur accepte de couvrir les risques de recours de tiers en cas d'abordage jusqu'à concurrence des trois quarts. La date même approximative de la rédaction de cette clause est inconnue. Les auteurs se contentent d'indiquer que la

(7) Op. cit. 2^e éd., p. 283.

(8) Cas anonymes rapportés dans 5 Taunt. 605.

première espèce dans laquelle on la rencontre date de 1860 : *Affaire Coey v. Smith*. Toutefois, elle devait déjà avoir une certaine notoriété vers 1850, car le jugement du Tribunal de Commerce du Havre du 17 septembre 1853 ⁽⁹⁾ mentionne son existence : « Attendu que les assureurs (français) invoquent à tort, à l'appui du refus qu'ils opposent, les conditions qui règlent sur cette matière, dans un pays voisin, les rapports des assurés et des assureurs, qu'il résulte des communications faites au tribunal que ceux-ci ne stipulent point une prime spéciale pour la garantie contre le recours des navires abordés, et qu'ils ont soin d'introduire dans les conditions imprimées des contrats d'assurance qu'ils ne rembourseront aux assurés que les trois quarts des sommes que ceux-ci seraient contraints de payer pour réparation des dommages causés à un bâtiment abordé par la faute du capitaine ou de l'équipage du navire assuré... »

La première forme de la Collision clause dût être à peu de chose près la suivante :

« Il est en outre convenu que si le navire assuré vient en collision avec un autre navire ou vaisseau, les assureurs supporteront les trois quarts de la somme que l'assuré aura dû payer à la suite de cette collision. »

En pratique, il y eut certainement des divergences de rédaction plus ou moins importantes. Le texte primitif de cette clause eut à subir différentes modifications à la suite des divers procès que les assureurs eurent à soutenir quant à son interprétation. C'est ainsi que les assurés demandèrent à être couverts pour les frais qu'ils devaient supporter quand ils contestaient la responsabilité de leur navire. Les assureurs, condamnés par les tribunaux écossais, à payer les recours de tiers pour blessures et morts, rejetèrent formellement ces réclamations. Vers 1885, Marsden ⁽¹⁰⁾ indi-

(9) H. 55-I-4.

(10) Op. -cit. p. 282.

que la clause suivante comme étant généralement insérée dans la police du Lloyd's :

« Et il est aussi convenu que si le navire présentement assuré vient en collision avec quelque autre navire ou vaisseau et que l'assuré soit en conséquence tenu de payer et paie quelque somme ou sommes n'excédant pas la valeur du dit navire présentement assuré, nous, les assureurs, paierons séparément à l'assuré la même proportion des trois quarts de la somme assurée ainsi payée, que celle qui existe entre nos souscriptions respectives et la valeur d'assurance du dit navire. Et dans les cas où la responsabilité du navire aura été contestée, avec notre consentement par écrit, nous paierons aussi une même proportion de trois quarts des frais ainsi encourus ou payés. Mais cette clause ne devra en aucun cas être interprétée ou étendue à quelque somme que l'assuré serait obligé de payer et paierait pour pertes de vie ou blessures pour quelque cause que ce soit. »

A cette époque Douglas Owen ⁽¹¹⁾ n'indique pas moins de sept variétés de Collision Clauses. Quelques années plus tard, le même auteur en compte quinze ou seize. Vers 1890, Arnould et Gow indiquent que la clause suivante est en usage à peu près général :

« Et il est en outre convenu que si le navire présentement assuré vient en collision avec un autre navire ou vaisseau, et que l'assuré soit, en conséquence, responsable de payer et paie aux personnes intéressées dans un tel autre navire ou vaisseau, ou dans le fret de celui-ci, ou dans les marchandises ou les effets à bord de ce dernier, une somme ou des sommes d'argent n'excédant par la valeur du navire présentement assuré, calculée à raison de £ 8 par tonne de son tonnage enregistré, nous voulons payer à l'assuré une proportion de trois quarts de la somme ainsi payée, obtenue en comparant nos souscriptions respectives à la valeur du navire présentement assuré, calculée à raison de £ 8 par tonne, ou si la valeur du navire

(11) *Marine Insurance*, notes and clauses, p. 46 et s.

présentement déclarée se monte à une somme plus forte, proportionnellement à cette valeur déclarée...

« Viennent ensuite les stipulations relatives aux frais et aux dommages corporels dans les mêmes termes que précédemment. »

D'autres modifications furent encore apportées : suppression de la référence à £ 8 par tonne, application de la règle des responsabilités réciproques en cas d'abordage par faute commune, rejet des réclamations pour enlèvement d'épaves et pour heurt avec des corps fixes ou flottants. La clause actuellement insérée dans les Institutes Times Clauses est la suivante :

« ARTICLE PREMIER. — Il est en outre convenu que si le navire assuré vient en collision avec un autre navire ou vaisseau et que l'assuré ait en conséquence à verser et verse à titre de dommage-intérêt à une autre ou à d'autres personnes une ou des sommes quelconques en raison de cette collision, les soussignés rembourseront à l'assuré une proportion de trois quarts de la ou des sommes ainsi versées égale à celle existant entre leurs souscriptions respectives à la présente assurance et la valeur du navire assuré, sans toutefois que leur obligation à l'égard d'un seul et même cas de collision puisse excéder leur part proportionnelle des trois quarts de la valeur du navire assuré. Et en cas de contestation de la responsabilité du navire ou d'action intentée pour en limiter la responsabilité, avec le consentement par écrit des soussignés, ceux-ci rembourseront aussi la même proportion de trois quarts des frais que l'assuré encourra de ce chef ou qu'il sera contraint de payer. Mais si les deux navires sont en faute, alors, à moins que la responsabilité des propriétaires de l'un de ces navires ou des deux ne se trouve limitée par la loi, les recours fondés sur la présente clause seront réglés d'après le principe des responsabilités réciproques, comme si les propriétaires de chaque navire avaient été contraints de payer aux propriétaires de l'autre la moitié ou toute autre proportion des dommages de ce dernier qui aurait été dûment admise en déterminant le solde ou la somme à verser par l'assuré ou à celui-ci en conséquence de cette collision ».

« ART. 2 (ou proviso). — Il est toutefois bien entendu que la présente clause ne pourra en quelque circonstance que ce soit, être étendue à aucune somme que l'assuré aurait à verser ou verserait pour enlèvement d'obstacles en vertu de pouvoirs conférés par la loi, pour préjudice à des ports, quais, jetées, estacades et autres constructions semblables en conséquence de cette collision, ou en raison de la cargaison ou des engagements du navire assuré, ou pour faits de mort ou de blessures. »

Elle est employée non seulement pour les assurances à tous risques, mais aussi pour celles conclues franc d'avaries particulières absolument. Elle fait également partie des clauses « risques de port de l'Institut des assureurs maritimes de Londres ». Cette dernière clause est souvent complétée par la « sister-ship clause », dont le texte sera donné plus loin. Signalons enfin qu'il existe une Collision Clause semblable pour les assurances conclues sur le fret.

Comme le fait remarquer Gow, quelles que soient les variétés de Collision Clauses que l'on considère, toutes sont d'accord sur deux points, d'une part les assureurs ne remboursent à l'assuré que les trois quarts des sommes qu'il aura été obligé de payer, cela a pour but d'obliger les armateurs à avoir plus de soin et de vigilance ; d'autre part les assureurs ne prennent à leur charge que les recours de tiers pour abordage, toutes les autres responsabilités pouvant incomber aux armateurs d'après le Merchant Shipping Act de 1894 (57 et 58 Vict. c. 60, § 503), reproduisant les dispositions du Merchants Shipping Amendment Act de 1862 (25 et 26 Vict. c. 63, § 54), étant considérées comme « non assurables » ou « non couvertes par les assureurs ». Vers 1860, le quart de responsabilité restant à la charge des armateurs a été jugé par ceux-ci trop important, si bien qu'ils ont formé des associations mutuelles pour couvrir ce découvert qui leur avait été imposé. Un peu plus tard, les armateurs ont trouvé que les autres recours de tiers laissés à leur charge et notamment ceux pour pertes de vies et blessures devenaient trop lourds et ils se sont adressés à

leurs clubs pour en obtenir la couverture. Gow conclut de ces deux faits que : « Cet attachement à cette forme limitée de risque ne peut plus se justifier en se basant sur les principes ou sur une politique commerciale, mais simplement sur la pratique ou la coutume ». L'existence de ces associations d'armateurs a eu une influence certaine sur les clauses imposées par les assureurs. Ces derniers voyant disparaître la sécurité additionnelle sur laquelle ils comptaient, se sont relâchés de leur rigueur. Certains ont consenti à étendre la Collision Clause à la couverture de toute la responsabilité des assurés quant aux recours pour abordage : cette clause étendue est connue sous le nom de « the four-fourth Running Down clause ». Certaines compagnies d'assurances maritimes de Liverpool : la British and Foreign, l'Union et l'International ont dès 1886 introduit ce qu'elles ont appelé une « police de protection totale ». Cette police a les effets d'une police ordinaire du Lloyd's sans Collision Clause, mais des clauses spéciales couvrent toutes les responsabilités importantes contre lesquelles l'armateur est habituellement garanti par l'intermédiaire de son association. De cette police, il faut rapprocher la « Special Collision Clause », dont Douglas Owen, dans l'ouvrage précité, donne trois variétés. D'autres assureurs ont enfin rédigé une clause qui couvre l'armateur pour toutes les réclamations relatives aux « pertes de vies et de biens » que peut lui occasionner la navigation défectueuse de son navire. Les textes en seront donnés dans la deuxième partie.

A l'heure actuelle, on peut dire que les assureurs anglais ne respectent plus les deux points signalés ci-dessus comme le prouvent notamment les clauses en usage pour les risques spéciaux : risques de ports ; risques de construction ; risques de réparation. Voici le texte de l'« Institute Clause for Builder's risks » :

« Et il est en outre convenu que si le navire assuré vient à faire collision avec un autre navire ou vaisseau et que les assurés aient en conséquence à verser et versent à titre de dommage-intérêt à une

autre ou à d'autres personnes une ou des sommes quelconques en raison de cette collision, les soussignés rembourseront aux assurés une proportion de la ou des sommes ainsi versées, égale à celle existant entre leurs souscriptions respectives à la présente assurance et la valeur assurée du navire faisant l'objet de cette assurance, sans toutefois que leur obligation à l'égard d'un seul et même cas de collision puisse excéder leur part proportionnelle de la valeur du navire assuré. Et en cas de contestation de la responsabilité du navire ou d'action intentée pour en limiter la responsabilité, avec le consentement par écrit des soussignés, ceux-ci rembourseront aussi la même proportion des frais que les assurés encourront de ce chef ou qu'ils seront contraints de payer. Mais si les deux navires sont en faute, alors, à moins que la responsabilité des propriétaires de l'un de ces navires ou des deux ne se trouve limitée par la loi, les recours fondés sur la présente clause seront réglés d'après le principe des responsabilités réciproques comme si les propriétaires de chaque navire avaient été contraints de payer aux propriétaires de l'autre la moitié ou toute autre proportion des dommages de ce dernier qui aurait été dûment admise en déterminant le solde ou la somme à verser par les assurés ou à ceux-ci en conséquence de cette collision.

« La présente clause s'étendra aussi à toute somme que les assurés auraient à payer ou paieraient pour enlèvement d'obstacles en vertu des pouvoirs conférés par la loi, pour préjudice à des ports, quais, jetées, estacades et autres constructions semblables, ou pour faits de morts ou de blessures en conséquence de cette collision. »

Il s'agit en effet ici de couvrir les responsabilités que peut encourir un constructeur qui ne peut pas faire partie d'une association mutuelle d'armateurs. Cela explique aussi pourquoi les assureurs maritimes ont consenti dans ce cas à ajouter une « Clause de Protection et d'Indemnité », dont voici le texte :

« Il est en outre convenu que si l'assuré, en raison de son intérêt dans le navire assuré, est appelé à verser et qu'il verse une ou des sommes quelconques du chef de quelques responsabilités, recours, demandes ou à titre de dommage et/ ou frais, par suite ou à l'oc-

casion de l'une ou plusieurs quelconques des choses ou circonstances suivantes durant le cours de la présente police, savoir :

« Perte ou dommage à tout autre navire, ou denrées, marchandises, fret ou autres choses ou intérêts quelconques se trouvant à bord de cet autre navire, causé directement ou non par le navire assuré, dans la mesure où celui-ci ne sera pas couvert par la Collision Clause énoncée ci-dessus.

« Perte ou dommage de toutes denrées, marchandises, fret ou autres choses ou intérêts quelconques ne rentrant pas dans l'énumération ci-dessus (pourvu qu'il ne s'agisse pas d'appareils ou de matériaux ou de chargements appartenant aux constructeurs et se trouvant à bord du navire assuré) qu'ils se trouvent ou non à bord du navire assuré, provenant de quelque cause que ce soit.

« Perte ou dommage à tout port, bassin (de radoub ou autre), cale de construction, cale de halage, gril, ponton, appontement, quai, jetée, estacade, bouée, câble télégraphique ou autre chose fixe ou mobile quelconque, ou à toutes marchandises ou propriétés se trouvant dedans ou dessus, quelle qu'en soit la cause.

« Tout enlèvement ou destruction de l'épave du navire assuré ou de sa cargaison, ou toute tentative visant à ces fins, ou toute négligence ou défaut de l'enlever ou de la détruire.

« Toute somme ou toutes sommes que les assurés auraient à verser ou encourraient pour des causes non spécifiées ci-dessus, mais susceptibles à titre absolu ou conditionnel d'être remboursées ou prises à charge par la Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association Limited, et/ ou par la North of England Protecting and Indemnity Association, mais à l'exclusion des faits de morts ou de blessures ;

« Les soussignés rembourseront aux assurés une proportion de la ou des sommes déboursées en pareils cas ou requises pour indemniser les assurés de la perte, égale à celle existant entre leurs souscriptions respectives et la valeur assurée du navire faisant l'objet de cette assurance, sans toutefois que la somme à recouvrer en vertu de la présente police pour un seul et même accident ou pour un seule et même série d'accidents provenant du même événement puisse excéder la somme assurée. Et en cas de contestation de la responsabilité des assurés, avec le consentement par écrit des deux

tiers (des souscriptions) des assureurs du navire assuré par la présente police, les soussignés paieront aussi la même proportion des frais que les assurés encourront de ce chef ou seront contraints de payer.

« Nonobstant ce qui précède, la présente police est effectuée franc de tous recours se rattachant directement ou indirectement aux lois sur l'indemnisation des ouvriers ou sur la responsabilité des patrons (Workmen's Compensation or Employer's liability Acts), et de toute autre responsabilité imposée par la loi ou par le droit commun du chef d'accidents survenus à des ouvriers. »

La tendance actuelle est donc que les assureurs maritimes acceptent de couvrir tous les recours de tiers dans leur intégralité et si la plupart des clauses limitent la responsabilité des assureurs aux trois quarts et aux seuls recours de tiers pour fait d'abordage, c'est que beaucoup d'armateurs ont intérêt à faire partie d'associations mutuelles, car celles-ci les garantissent contre tous recours pour pertes de vie ou blessures, réclamations que les assureurs maritimes ne couvrent généralement pas pour les raisons qui seront indiquées dans la deuxième partie. Cet état de chose d'après lequel une partie des responsabilités qu'encourent les armateurs sont couvertes par une clause accessoire à une police sur corps et le reste par une association d'armateurs ne peut s'expliquer que par l'histoire. Mais comme il en résulte des complications fort grandes, Lowndes ⁽¹²⁾ signale qu'un changement fondamental a été projeté. Les responsabilités de collision devraient constituer un sujet distinct d'assurance couverte par une police souscrite par des assureurs qui, normalement, ne prendraient que ce risque et aucun autre. Cette méthode aurait l'avantage de supprimer les complications naissant de la valeur du navire puisque la valeur assurable serait dans chaque cas de £ 8 ou de £ 15, suivant que les risques comporteraient ou non les

(12) Op. cit. § 213.

pertes de vies ou de blessures. Mais jusqu'à maintenant aucune suite ne paraît avoir été donnée à ce projet.

§ 2. — ETATS-UNIS.

Les clauses particulières qui mettent les recours de tiers à la charge des assureurs sont connues sous les mêmes noms qu'en Angleterre. Ces clauses sont apparues aux Etats-Unis plus tardivement, car jusqu'en 1860 les tribunaux ont eu à trancher la question de savoir si les assureurs en étaient tenus d'office ou non. A cette époque, les assureurs américains se sont approprié les différentes rédactions adoptées par les assureurs anglais et comme les difficultés d'interprétation ont été les mêmes dans les deux pays, les modifications apportées à la suite des procès furent les mêmes. La pratique s'est aussi établie de ne couvrir que les trois quarts de la responsabilité qu'encourt l'armateur à la suite de collision. L'armateur supportait donc les dommages à la cargaison du navire assuré, dus à la négligence du capitaine ainsi que le préjudice causé aux personnes. Quoique ces responsabilités soient modifiées par les clauses d'irresponsabilité insérées au connaissement, elles étaient rendues très lourdes par le Harter Act de 1893 et les propriétaires de navires ont imité les armateurs anglais et se sont entendus pour former des associations mutuelles qui assumeraient les responsabilités dont les assureurs américains refusaient par coutume de se charger. Ce n'est que pendant la guerre de 1914-1918 qu'une loi de l'Etat de New-York a autorisé la création de la Mutual Protective Association of Shipowners. Depuis cette date, un certain nombre d'autres associations furent créées et prirent le nom de « Insurance Clubs ». La fondation de ces associations mutuelles a eu une grande influence sur la pratique des assureurs maritimes. Ceux-ci refusant de couvrir l'intégralité des recours de tiers, ces associations prirent à leur charge le quart non couvert par les formes usuelles de la Running Down

Clause. C'est à ce moment que les assureurs se décidèrent à admettre une protection totale quant aux recours de tiers pour abordage pour les corps de navires à vapeur en fer. La clause la plus usitée pour les voiliers à machine auxiliaire et pour les vapeurs en bois est une combinaison de l'ancienne A.H.U.A. steamer form et de la Boston schooner form. Ces initiales sont celles de American Hull Underwriters Association ou association des assureurs américains sur corps, dont les clauses sont les plus usitées, surtout à New-York. Voici le texte de la A.H.U.A. form 1918 :

« Il est en outre convenu que si le navire assuré par la présente police vient en collision avec un autre navire ou vaisseau et que les assurés ou les fréteurs aient en conséquence à verser ou/ versent à titre de dommage-intérêt à une ou à d'autres personnes une ou des sommes quelconques du chef de cette collision, les soussignés rembourseront aux assurés une proportion des trois quarts de la ou des sommes versées, égale à celle existant entre leurs souscriptions respectives à la présente assurance et la valeur du navire assuré, étant toujours bien entendu que leur responsabilité à l'égard d'une seule et même collision ne pourra excéder leur part proportionnelle de la valeur du navire assuré par la présente police. Et dans les cas où la responsabilité du navire sera contestée, avec le consentement par écrit de la majorité des assureurs sur corps et/ ou sur machines, les assureurs paieront la même proportion des trois quarts des frais encourus ou payés ; mais quand les deux navires sont fautifs, à moins que la responsabilité des propriétaires de l'un ou des deux soit limitée par la loi, le recours fondé sur la Collision Clause doit être établi d'après le principe des responsabilités réciproques comme si les propriétaires de chaque navire avaient été obligés de payer aux propriétaires de l'autre navire la moitié ou toute autre proportion des dommages de ce dernier qui aurait été admise en déterminant le solde ou la somme à verser par les assurés ou à ceux-ci en conséquence de cette collision.

« Il est toutefois entendu que la présente clause ne pourra en quelque circonstance que ce soit s'étendre à aucune somme que les assurés auraient à verser ou verseraient pour enlèvement d'obsta-

cles en vertu de pouvoirs conférés par la Loi, pour préjudice à des ports, quais, jetées, estacades et autres constructions similaires en conséquence de cette collision, ou en raison de la cargaison ou des engagements du navire assuré, ou pour fait de morts ou de blessures. »

Pour l'assurance des corps de vapeurs en fer, la clause la plus commune est l'A.H.U.A. form du 1^{er} janvier 1931, dont voici le texte :

« Et il est en outre convenu que si le navire assuré vient à faire collision avec un autre navire ou vaisseau et que les assurés ou les frêteurs aient en conséquence à payer et paient à titre de dommage-intérêt à une ou à d'autres personnes une ou des sommes quelconques du chef de cette collision, nous, les assureurs, rembourserons aux assurés ou aux frêteurs une proportion de la ou des sommes ainsi payées égale à celle existant entre nos souscriptions respectives à la présente assurance et la valeur du navire assuré, étant toujours bien entendu que notre responsabilité à l'égard d'une seule et même collision ne pourra excéder notre part proportionnelle de la valeur du navire présentement assuré. Et dans les cas où la responsabilité du navire aura été contestée, ou bien des mesures auront été prises pour en limiter la responsabilité, avec le consentement par écrit de la majorité (en souscriptions) des assureurs sur corps et/ ou machines, nous rembourserons aussi la même proportion des frais que les assurés ou frêteurs encourront de ce chef ou seront contraints de payer. Mais si les deux navires sont en faute, alors, à moins que la responsabilité des propriétaires ou des frêteurs de l'un de ces navires ou des deux ne se trouve limitée par la loi, les recours fondés sur la présente clause seront réglés d'après le principe des responsabilités réciproques comme si les propriétaires ou les frêteurs de chaque navire avaient été contraints de payer aux propriétaires ou frêteurs de l'autre la moitié ou toute autre proportion des dommages de ce dernier qui aurait été dûment allouée en déterminant le solde ou la somme à verser par les assurés ou frêteurs ou à eux en conséquence de cette collision.

« Il est toutefois bien entendu que la présente clause ne pourra

s'étendre en quelque cas que ce soit à aucune somme que les assurés ou les frêteurs auraient à verser ou verseraient pour enlèvement d'obstacles en vertu de pouvoirs conférés par la loi, pour endommagement de ports, quais, jetées, estacades et autres constructions semblables, en conséquence de cette collision, ou en raison de la cargaison ou des engagements du navire assuré ou pour faits de morts ou de blessures de personnes. Et il est aussi bien entendu qu'en cas de recours exercés par les frêteurs en vertu de la présente clause, ils n'auront aucun droit à aucune indemnité du chef d'aucune responsabilité à laquelle les propriétaires du navire ne seraient pas assujettis si ceux-ci avaient été intéressés dans la présente police au moment de la collision en question, ni à une plus grande indemnité que celle à laquelle les propriétaires eux-mêmes auraient droit en pareil cas. »

A ces deux clauses s'ajoutent normalement, comme du reste en Angleterre, la « sister ship clause », dont le texte sera donné dans la deuxième partie. Voici enfin l'A.H.U.A. form for Builder's risk, qui est assez semblable à celle des assureurs anglais, d'autant plus qu'elle comprend aussi une clause de Protection et d'Indemnité qui est exactement la même qu'en Angleterre :

« Le premier paragraphe de cette clause est exactement le même que celui de la A.H.U.A. form du premier janvier 1931.

« Le deuxième paragraphe est ainsi conçu : Cette clause pourra aussi être étendue aux sommes que les assurés ou les frêteurs devront payer ou paieront pour enlèvement d'obstacles en vertu de pouvoirs conférés par la loi, ou pour préjudice à des ports, quais, jetées, estacades et autres constructions similaires. »

Les clauses anglaises et américaines sont donc les mêmes à part quelques points de détail.

§ 3. — FRANCE.

Le premier imprimé qui, en France, contient une clause prévoyant formellement le recours de tiers est celui du

1^{er} novembre 1865. Il est appelé, notamment par de Courcy : « Police sur corps Paris-Marseille ». Il fut adopté par un congrès d'assureurs dont le but était d'unifier les imprimés en usage sur les différentes places françaises d'assurances maritimes, mais en 1865 l'unanimité ne put se faire, les assureurs des places du Havre, de Rouen, de Nantes et de Bordeaux ne l'ayant pas accepté.

L'article premier reproduit les termes de l'article 350 du Code de Commerce en y ajoutant la baraterie de patron.

L'article 2 exclut les risques de guerre.

L'article 3 est ainsi conçu : « Les assureurs sont exempts de toutes conséquences qu'entraînent pour le navire les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre ».

L'article 4 vise les recours de tiers qu'il met à la charge des assureurs dans les conditions suivantes :

« Les risques de recours de tiers contre le navire assuré pour fait d'abordage sont à la charge des assureurs, pour les trois quarts des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

« L'assuré supporte le quart des dommages jusqu'au maximum de un dixième de la somme assurée.

« Les assureurs sont exempts de tous recours exercés pour faits de morts ou de blessures.

« Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et transiger au mieux des intérêts communs, sur toutes réclamations exercées contre lui pour fait d'abordage. »

Les textes concernant les questions de franchise et de prescriptions sont laissés de côté et seront donnés dans la deuxième partie.

Les rédacteurs de l'article 4 de cet imprimé avaient été très fortement influencés par la Collision Clause anglaise, les assureurs français ne consentant à payer que les trois quarts des responsabilités encourues par l'armateur dans le seul cas d'abordage. Mais, en France, aucune association

mutuelle d'armateurs n'existant, ni même paraissant pouvoir se créer à l'instar de la Grande-Bretagne, les assurés demandèrent à être plus efficacement couverts. Satisfaction leur fut donnée pour les recours de tiers naissant de collision avec des corps flottants par les imprimés du 15 juillet 1873, du 1^{er} juillet 1880 et du 1^{er} avril 1881, dont les articles 3 et 4 sont ainsi conçus :

« ART. 3. — Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de baraterie :

« 5° De toutes les conséquences qu'entraînent pour le navire les faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre.

« 6° De tous recours de tiers, chargeurs ou autres, notamment pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction des chartes-parties, ou pour dommage ou empêchement causés dans les ports, rivières ou bassins, sauf ce qui va être dit à l'article 4 quant à l'abordage.

« ART. 4. — Les risques de recours contre le navire assuré, pour faits d'abordage avec un autre navire ou corps flottant, sont à la charge des assureurs, pour les neuf dixièmes des dommages alloués, et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée, sous déduction d'une franchise de 1 % de la somme assurée.

« L'assuré supporte le dixième des dommages et la franchise, laquelle, toutefois, ne sera pas prélevée si le dommage alloué atteint la somme assurée.

« Les assureurs sont exempts de tout recours exercé pour faits de morts ou de blessures.

« Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et transiger au mieux des intérêts communs, sur toutes les réclamations exercées contre lui pour faits d'abordage. »

Dans ce texte, l'abordage vise le heurt avec un navire et même un corps flottant, ce qui est une extension au sens normal de ce mot. Les assureurs rejettent formellement les recours de tiers des chargeurs dès l'imprimé de 1873, car

il ne faut pas oublier que le jugement du Tribunal de commerce de Paris qui les avait condamnés à payer de telles réclamations dans l'affaire du paquebot « La Floride », date du 15 novembre 1869.

La loi du 12 août 1885, ayant modifié la rédaction de l'article 216 et permis aux propriétaires de navires de se libérer, même envers l'Etat, de toutes dépenses d'extraction ou de réparations encourues dans les ports, les assureurs consentirent à étendre encore leur garantie quant aux recours de tiers dans l'imprimé du 1^{er} janvier 1886 :

« ART. 3. — Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation, en tant que de besoin, à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

« 5° De toutes les conséquences qu'entraînent, pour le navire, les faits quelconques du capitaine et de l'équipage à terre.

« 6° De tous recours de tiers, chargeurs ou autres, notamment pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction de chartes-parties, sauf ce qui va être dit à l'art. 4 quant à l'abordage.

« ART. 4. — Les risques de recours de tiers contre le navire assuré autres que les chargeurs ou affrêteurs du navire assuré, pour faits d'abordage avec un autre navire, pour heurt de digues, quais, estacades et généralement pour dommages causés à tous objets matériels, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

« Les assurés supportent le dixième des dommages.

« Il leur est interdit de faire assurer ce dixième.

« En cas d'infraction à cette interdiction, ils supporteront une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.

« Les assureurs sont exempts de tous recours exercés pour faits de morts ou de blessures.

« Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et transiger, au mieux des intérêts communs, sur toutes réclamations exercées contre lui pour faits d'abordage. »

Le mot « abordage » a retrouvé ici le sens propre qu'il a en droit maritime et les assureurs prennent à leur charge tous les recours de tiers sauf ceux des chargeurs et ceux pour faits de morts ou de blessures. Ils interdisent de plus à l'assuré de faire assurer le dixième qui reste à sa charge, de façon à l'obliger à être vigilant et à défendre leurs intérêts.

Dans l'imprimé du 1^{er} janvier 1888, on constate une interversion des articles 3 et 4. C'est logique car le principe est que les assureurs couvrent les recours de tiers sauf exceptions :

« ART. 3. — Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les sixième et septième paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour fait d'abordage ou collision avec un autre navire, pour heurt de digues... la suite est conforme à l'article 4 ci-dessus.

« ART. 4. — Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation, en tant que besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

« 6° De tous recours des affréteurs, chargeurs, réclamateurs de marchandise, passagers ou équipage du navire assuré, exercés pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction de chartes-parties ou toutes autres fautes ou causes de recours.

« 7° Tous recours exercés pour faits de morts ou de blessures. Il n'est pas interdit à l'assuré de faire garantir ailleurs ces recours. »

Le 21 décembre 1901, le tribunal de commerce de la Seine ⁽¹³⁾ ayant condamné les assureurs à payer les réclamations des chargeurs du navire assuré sous prétexte que le recours était exercé en fait par l'armateur du navire abordé et les assureurs ne voulant supporter aucune de ces réclamations, l'article 4 fut modifié dès l'imprimé du 1^{er} octobre 1903 :

(13) Confirmé par l'arrêt de la Cour de Paris du 14 mai 1903. Aut. XIX, 15 ; H. 1903-II-115.

« Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

« 6° De tous recours exercés par qui que ce soit, pour dommages éprouvés soit par les affréteurs, chargeurs ou réclamateurs de marchandises, soit par les passagers ou l'équipage du navire assuré, à raison de fautes quelconques du capitaine, de l'équipage ou du pilote.

« 7° De tous recours exercés pour faits de morts ou de blessures. »

L'imprimé du 1^{er} septembre 1913 n'apporte pas, aux dires de MM. G. Ripert et E. Audouin ⁽¹⁴⁾, « de modifications capitales, bien qu'il paraisse, dans sa forme, une œuvre tout à fait neuve. Ce qui lui donne cet aspect nouveau, c'est que l'imprimé est divisé en un certain nombre de sections et qu'il classe logiquement les règles conventionnelles adoptées par la police. La lecture du texte en est rendue plus facile et l'esprit est satisfait de l'ordre suivi. On doit en louer la rédaction : la division est plus logique, la lecture est plus facile, l'expression meilleure ».

L'article 3 devient l'article 2 :

« Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les sixième et septième paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour faits d'abordage avec un autre navire ou bâtiment flottant, de heurt de digues, quais, estacades ou autres corps fixes, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

« L'assuré supporte le dixième des dommages.

« Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

« En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit rétabli. »

(14) La police française d'assurance sur corps du 1^{er} septembre 1913. Aut. XXX, 116.

Le mot « abordage » vise, comme dans l'imprimé du 15 juillet 1873, à la fois le choc avec un navire ou avec un corps flottant. Signalons de plus la suppression des mots « et généralement pour dommages causés à tous objets matériels » et l'autorisation donnée au capitaine de traiter et de transiger. L'article 4 conserve son numéro mais subit quelques modifications :

« Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation, en tant que besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie : .

« 6° De tous recours exercés, par qui que ce soit, à raison des dommages ou préjudices subis, pour une cause quelconque, soit par les affréteurs, chargeurs ou réclamateurs de marchandises, soit par les passagers ou l'équipage du navire assuré.

« 7° De tous recours exercés pour faits de morts ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels. »

Signalons que la police spéciale aux pêcheurs métropolitains (pêche à Terre-Neuve), formule de 1924, mais imprimé du 1^{er} septembre 1913, contient parmi les clauses additionnelles, la stipulation suivante :

« Les risques de recours de tiers, tels qu'ils sont définis à l'article 2 de l'imprimé, sont inclus dans la présente assurance. Toutefois, par dérogation au dit article, l'assureur ne remboursera à l'assuré, au prorata de son intérêt, que les trois quarts des dommages alloués, et ce, jusqu'aux trois quarts de la somme assurée sur corps et armement, sans qu'il soit dérogé aux articles 10 et 17 de la police. »

Cela a dû être inséré pour permettre une diminution de prime afin d'éviter que les armateurs de chalutiers ne se fassent assurer en Angleterre.

L'imprimé du 9 octobre 1924 n'apporte de modifications qu'au sixième paragraphe de l'article 4 :

« Les assureurs sont exempts... de tous recours exercés, par qui que ce soit et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs aux chargements et aux engagements du navire assuré. »

L'imprimé actuellement en vigueur date du 1^{er} novembre 1928 ⁽¹⁵⁾ :

« ART. 2. — Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les sixième et septième paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour abordage de ce dernier avec un autre navire, ou heurt du navire assuré contre un bâtiment flottant, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

« L'assuré supporte le dixième des dommages.

« Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

« En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.

« ART. 4. — Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

« 6° De tous recours exercés, par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré.

« 7° De tous recours exercés pour faits de morts ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels. »

Il existe un imprimé pour les corps de navires en construction ; il date du 21 janvier 1926 :

« ART. 2. — Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les septième et huitième paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour faits d'abordage avec

(15) Quelques modifications y ont été introduites le 9 juin 1932, mais aucune ne concerne le recours de tiers.

un autre navire ou bâtiment flottant, de heurt de digues, quais, estacades ou autres corps fixes ou flottants, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

« L'assuré supporte le dixième des dommages.

« Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

« En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.

« ART. 4. — Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation, en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

« 7° De tous recours exercés par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement ou aux engagements commerciaux relatifs au navire assuré.

« 8° De tous recours exercés pour faits de morts ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels. »

Pour les corps de navires en séjour dans un port, un imprimé spécial, daté du 6 juin 1929, stipule :

« ART. 2. — Les risques de recours de tiers, autres que ceux qui seront exceptés par les cinquième et sixième paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour abordage de ce dernier avec un autre navire, ou heurt du navire assuré contre un bâtiment flottant, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

« L'assuré supporte le dixième des dommages.

« Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

« En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième afin que l'intérêt du dixième soit rétabli. »

L'article premier ne mettant pas la baraterie du patron à la charge des assureurs, l'article 4 a été ainsi modifié :

« Les assureurs sont exempts :

« 5° De tous recours exercés par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison des engagements du navire assuré.

« 6° De tous recours exercés pour faits de morts et de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels. »

Signalons qu'à la suite de ces imprimés existent des conditions particulières imprimées qui contiennent un certain nombre de dispositions qu'on n'a pas jugé bon d'insérer dans l'imprimé proprement dit. Ces conditions ne renferment qu'un seul passage qui a trait aux recours de tiers. Ce paragraphe est resté le même depuis l'imprimé du 1^{er} avril 1881, il est ainsi conçu :

« En cas d'abordage, les assureurs n'exerceront de recours personnels contre le capitaine ou tout autre homme de l'équipage à qui serait imputée la faute que si l'armateur faisait cause commune avec eux. »

Depuis quelques années, il est d'usage d'ajouter la clause connue sous le nom de « clause des navires jumeaux » dont le texte sera donné dans la deuxième partie. Elle correspond à la *sister ship clause*.

Pour être complet, voici le texte de l'imprimé de la police d'assurance de la responsabilité civile des chantiers de réparations de navires qui date du 21 novembre 1929 :

« ARTICLE PREMIER. — La présente police a pour unique objet de garantir l'assuré, dans les conditions ci-après déterminées, de la responsabilité civile qu'il peut encourir du fait, soit de ses actes personnels, soit de ceux de ses agents, préposés, entrepreneurs, sous-traitants, ou toutes autres personnes à son service, en raison tant des dommages matériels subis par le navire ci-après désigné, dont la réparation lui a été confiée, que des recours de tiers exercés contre le dit navire pour abordage de ce dernier avec un autre navire, ou heurt du dit navire contre un bâtiment flottant, contre des digues, quais, estacades ou autres corps fixes.

« Toutefois, les assureurs sont exempts :

«a) De tous recours exercés, par qui que ce soit, et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire ci-après désigné ;

«b) De tous recours exercés pour faits de morts ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels.

« ART. 4. — Les indemnités incombant aux assureurs en vertu de la présente police ne seront remboursées par eux que sous la retenue d'une franchise de 1 % de la valeur d'assurance.

« ART. 6. — Il est également tenu, sous peine de déchéance, d'en faire la déclaration (de tous événements pouvant entraîner la responsabilité des assureurs) dans les 48 heures, aux assureurs.

« ART. 7. — L'assuré ne peut, sous peine de déchéance, reconnaître sa responsabilité, en cas d'accident, ni transiger, sans une autorisation écrite des assureurs, et, si ces derniers estiment que cette responsabilité n'est pas engagée, il doit leur remettre tous pouvoirs nécessaires pour plaider, compromettre et/ ou transiger en son nom. Il doit également, sous la même sanction, au cas où l'accident engagerait à son égard la responsabilité de tiers quelconques, céder à ses assureurs tous ses droits et actions contre ces derniers, et leur remettre, s'ils le lui demandent, tous pouvoirs nécessaires pour agir sous son nom contre ces tiers.

« ART. 8. — Toute action de l'assuré contre les assureurs, en raison d'une responsabilité encourue par lui pour dommages au navire ci-après désigné, est prescrite six mois après l'événement qui a occasionné ces dommages.

« Toute autre action de l'assuré est prescrite deux ans après l'événement. »

Cette police est intéressante car elle peut se placer entre les polices maritimes et les polices terrestres d'assurances de recours de tiers. Des premières viennent : franchise calculée sur la valeur d'assurance et non sur celle du recours de tiers, rejet des recours de tiers des chargeurs et autres, des faits de morts ou de blessures. Des secondes : suppression du dixième, assurance des fautes de l'assuré et de ses agents et préposés terrestres, déchéance pour

non déclaration dans les 48 heures, interdiction de transiger, le procès en responsabilité est fait sous le nom de l'assuré, prescription plus courte.

La police « Navigation de plaisance » (imprimé de la Compagnie « La Foncière-Transports ») est encore plus curieuse, car elle contient une police maritime accolée à une police terrestre. Voici le texte des articles intéressant les recours de tiers :

CHAPITRE PREMIER. — RISQUES COUVERTS.

« ARTICLE PREMIER. — A) Accidents causés au navire :

« Sont aux risques de la Compagnie les pertes et dommages subis sur les corps et machines du navire assuré par suite de : naufrage, échouement, abordage, tempête, ouragan, raz de marée, foudre, jet, feu, explosion à la suite d'un incendie, baraterie, piraterie et généralement tous accidents et fortunes de navigation.

« B) Accidents matériels causés aux tiers en cas d'abordage.

« Les recours de tiers autres que ceux relatifs à des faits de mort, ou dommages corporels exercés contre le propriétaire du navire assuré à la suite d'abordage de ce dernier ou de heurt du navire assuré contre un corps fixe ou flottant, sont intégralement à la charge de la Compagnie sans observation de franchise, dans les limites toutefois de la somme assurée sur les corps et machines du navire.

« ART. 2. — Autres accidents causés aux tiers.

« La Compagnie garantit la responsabilité civile de l'assuré, aux conditions fixées d'autre part, en cas d'accidents corporels et matériels directs causés aux tiers, y compris les passagers, du fait du navire et de son équipage, même en cours d'embarquement ou de débarquement. »

CHAPITRE II. — DURÉE DES RISQUES.

CHAPITRE III. — RISQUES EXCLUS.

« ART. 4. — Exclusion des risques de guerre.

« ART. 5. — La Compagnie est également exempte, par déroga-

tion en tant que besoin à ce qui a été dit à l'article premier quant à la garantie de la baraterie :

« 3° Des dommages et pertes provenant du vice propre, de vétusté ou de mauvais entretien.

« 9° Des conséquences de la saisie ou de la vente du navire, dans quelque lieu et pour quelque cause que ce soit, ainsi que les frais de la caution qui pourrait être fournie pour le libérer de cette saisie.

« 12° Sont également exclus de la garantie prévue à l'article 2 les accidents éprouvés par le conjoint, les ascendants, descendants, frères, sœurs, alliés au même degré de l'assuré, par les salariés de celui-ci, les dégâts causés aux objets placés dans le navire, les dégâts matériels provenant d'incendie ou d'explosion. »

CHAPITRE IV. — RÈGLEMENT DES INDEMNITÉS.

« ART. 6. — Dans tous les cas entraînant la garantie de la Compagnie, les capitaux portés aux conditions particulières forment la limite de sa garantie :

« a) En ce qui concerne les risques couverts à l'article premier, pour chaque voyage ou pour la durée de chaque séjour au port.

« b) En ce qui concerne les risques couverts à l'article 2, pour un même sinistre dont la Compagnie pourrait être pécuniairement tenue, tous intérêts, honoraires, frais judiciaires, quittances et autres étant compris.

« La Compagnie ne pourra jamais être tenue de payer au delà, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit.

« ART. 11 (par. 2). — Toutefois les réclamations à la charge de la Compagnie devront, pour être recevables, être présentées dans un délai de six mois à dater de l'événement, à l'exception de celles afférentes à des recours de tiers dont le délai de présentation courra du jour où le tiers aura formulé sa demande. »

CHAPITRE V. — DISPOSITIONS DIVERSES.

« ART. 14. — L'assuré fournira, au plus tard dans les cinq jours, la déclaration comportant une description exacte de tout accident, avec tous les renseignements utiles à l'identification de la partie

lésée, des témoins, des tiers responsables et à l'évaluation des dommages.

« En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre la Compagnie et tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et la Compagnie peut prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assuré doit fournir à la Compagnie, en temps utile, tous documents, renseignements, convocations, actes judiciaires et autres relatifs à l'accident et accomplira tous actes nécessitant son intervention personnelle suivant les indications de la Compagnie, celle-ci étant seule chargée du règlement effectif des sinistres et de la conduite des procès intentés par les tiers. Tout retard dans la production des pièces exposera l'assuré à des dommages-intérêts.

.....

« Aucune transaction ou reconnaissance de responsabilité intervenue en dehors de la Compagnie ne sera opposable à cette dernière.

« ART. 15. — L'assurance « responsabilité civile en cas d'accidents causés aux tiers », qui concerne exclusivement le navire identifié dans la proposition, est contractée sous le régime de la loi du 13 juillet 1930, sur la base expresse des déclarations fournies dans cette proposition, par l'assuré qui s'oblige à respecter et exécuter les clauses et conditions de la présente police.

« En cas d'inexécution de celles-ci, la Compagnie sera déchargée de ses obligations corrélatives, sous réserve de l'application de la loi dans les cas qu'elle prévoit. »

Comme le fait ressortir l'article 6 de cette police, il y a deux valeurs d'assurance ; l'une relative à la valeur des corps et machines du navire et aux accidents causés aux tiers en cas d'abordage (art. 1) et l'autre afférente aux autres accidents causés aux tiers (art. 2). La construction de cette police ressemble beaucoup à celle de la police « Navigation intérieure » qui sera étudiée à l'appendice I, quoique la séparation des différentes garanties soit beaucoup moins nette, ce qui tient probablement au fait que l'art. 216 C. Com. peut s'appliquer.

§ 4. — ITALIE.

L'imprimé actuellement en vigueur pour les corps de navires en fer date du 2 juin 1899 et a été modifié en 1912. C'est une copie de l'imprimé français du 1^{er} janvier 1888 dont on retrouve et la disposition et l'absence de franchise pour les navires en fer. En voici le texte :

« ART. 2. — Les assureurs répondent des neuf dixièmes de l'indemnité résultant de la mise à la charge du navire des recours de tiers contre le navire à vapeur assuré pour dommages causés par abordage avec un autre navire ou heurt contre les murs de bassins, môles ou autres corps fixes et objets matériels, quels qu'ils soient. Dans la même proportion, les assureurs répondent aussi des frais faits avec leur consentement pour diminuer ou se libérer de tels recours. La responsabilité des assureurs est, dans chaque cas, limitée aux neuf dixièmes de la somme assurée.

« L'assuré reste à découvert pour le dixième à sa charge, avec défense de l'assurer, et en cas de non observation de cette convention, il supportera deux autres dixièmes en plus de celui qui est normalement à la charge du navire, la responsabilité des assureurs restant ainsi limitée à sept dixièmes seulement.

« L'assuré devra pourvoir à toute caution nécessaire pour libérer le navire de la saisie, d'accord avec les assureurs.

« ART. 5. — Par dérogation aux articles 1 et 2 qui précèdent, les assureurs sont exempts :

« *f*) De tout recours des affréteurs, chargeurs, réceptionnaires ou autres intéressés sur la cargaison du navire assuré, passagers ou équipage du navire assuré contre le même navire pour réclamations relatives à toutes marchandises chargées, pour infraction de charte-partie, défaut d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge et pour toutes autres causes quelconques ou fautes qui peuvent donner lieu à réclamations de la part des mêmes personnes.

« *g*) De tout recours de tiers contre le navire pour mort ou blessures de personnes, quelle qu'en soit la cause. »

Ces articles étaient les mêmes dans la police de 1899.

La police d'assurance maritime sur corps de 1888 était ainsi contexturée :

Recours de tiers pour abordage ou heurt.

« ART. 2. — Les risques de recours de tiers, sauf ceux exercés par les affréteurs et les chargeurs du navire assuré, contre ledit navire pour fait d'abordage ou heurt, et pour dommages causés conséquemment à tous objets matériels, sont à charge des assureurs pour les neuf dixièmes de ce que le navire doit supporter avec un maximum des neuf dixièmes de la somme assurée.

« Les assurés supporteront le dixième restant ; il leur est interdit de le faire couvrir, et en cas d'inobservation de cette stipulation, ils supporteront la réduction d'un autre dixième afin qu'un dixième reste toujours à leur charge.

« Sauf les exceptions inscrites sous les n^{os} 5 et 6 de l'article 4 qui suit, le capitaine, pourvu qu'il ait l'accord du consul de sa nation ou celui des agents des assureurs, est autorisé à traiter et transiger au mieux des intérêts communs quelle que soit la réclamation exercée contre lui en raison d'un heurt ou d'un abordage dont les assureurs sont responsables.

« ART. 4. — Par dérogation aux articles 1 et 2 qui précèdent, les assureurs sont exempts :

« 5° Des recours des affréteurs, passagers ou équipage contre le navire assuré pour réclamations sur les marchandises, infraction de stipulation de connaissance, défaut d'arrimage, chargement sur le pont, etc...

« 6° Des recours de tiers contre le navire à cause de mort ou de blessures de personnes. »

Concurremment avec l'imprimé de 1899, modifié en 1912, existe la police sur corps de la « Mutua Marittima Nazionale ». Cette Compagnie fut tout d'abord une mutuelle, mais est devenue une société anonyme dont la police est toujours en vigueur, surtout pour les vapeurs de lignes régulières.

« ART. 2 (édition de 1924). — L'Association répond, au prorata de la somme assurée et finalement à concurrence de ladite somme, des indemnités résultant de la mise à la charge du vapeur des recours de tiers contre le vapeur assuré, pour dommages causés par abordage avec un autre navire ou objet flottant, ou heurt contre des quais, bassins, môles ou autres corps fixes ou objets matériels quels qu'ils soient, comme aussi des frais faits avec son autorisation pour diminuer ou se libérer de tels recours de tiers.

« L'Association paiera, dans chaque cas, l'indemnité sous déduction de lres 500.

« ART. 4 (édition de 1928). — La Société répond de plus, au prorata de la somme assurée et finalement à concurrence de la dite somme, des indemnités résultant de la mise à charge du navire assuré, des recours de tiers contre ledit navire pour dommages et frais accessoires venant d'un abordage avec un autre navire ou objet flottant, ou d'un heurt contre des quais, bassins, môles ou autres corps fixes ou objets matériels quels qu'ils soient, ainsi que par incendie dont le navire assuré est tenu pour responsable. La Société répond aussi des frais faits avec son autorisation pour diminuer ou se libérer des recours de tiers.

« La Société paie, dans chaque cas, l'indemnité à sa charge sous déduction d'une franchise de lres 5.000. Pour chaque événement, la pluralité des réclamations des tiers fera l'objet d'un seul règlement.

« ART. 4 (édition de 1932). — La Société répond de plus, au prorata de la somme assurée et dans les limites de cette somme, des indemnités mises à la charge du navire assuré pour heurt contre un autre navire ou contre quelque corps fixe ou flottant ou pour incendie ; et aussi des frais faits avec son autorisation pour résister aux demandes des tiers réclamants.

« La Société paiera l'indemnité à charge du navire sous déduction d'une franchise de lres 5.000. Dans le cas où le montant total de ces indemnités et des frais dus d'après le présent article, sont inférieures à lres 50.000, la Société paiera les neuf dixièmes dudit montant.

« Pour chaque événement, la pluralité des réclamations des tiers fera l'objet d'un seul règlement. »

§ 5. — BELGIQUE.

L'arrêt de la Cour de Cassation belge du 4 décembre 1862 n'a amené aucune modification à l'imprimé de la police d'Anvers.

L'article premier des imprimés de 1867 et de 1900 reste le même :

« Les assureurs prennent à leur charge, jusqu'à concurrence de leurs souscriptions respectives, tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, captures et molestations de pirates, risques de mer pendant la quarantaine, négligences du capitaine et de l'équipage, baraterie de patron, et généralement tous accidents et fortunes de mer. »

Aucun autre article de cet imprimé ne prévoit d'une manière explicite les recours de tiers. Une police conclue aux conditions de la place d'Anvers rendait donc l'assureur qui la souscrit responsable de ces risques pour leur intégralité. Toutefois la jurisprudence a eu une certaine influence sur la pratique des assureurs car si les conditions générales n'ont pas changé, un grand nombre d'assureurs ont, dans les conditions particulières de leur police, ajouté des clauses visant spécialement les recours en cas d'abordage. Rappelons qu'avant l'arrêt de la Cour de Cassation, une sentence arbitrale du 4 mars 1859 avait considéré que la clause qui comprend dans l'assurance « les pertes et avaries résultant d'abordage » visait les recours de tiers. D'autres clauses postérieures à celle-ci sont plus formelles. La police sur laquelle s'est prononcée la sentence arbitrale du 5 octobre 1881 ⁽¹⁶⁾ contenait la clause suivante :

(16) A. 1881. I. 343.

« Il est convenu dans tous les cas que les assureurs paieront intégralement jusqu'à concurrence de la somme assurée, tous les dégâts et pertes dont le steamer pourrait être rendu responsable par recours de tiers pour fait d'abordage avec un autre navire. »

Celle de la sentence arbitrale du 10 avril 1884 ⁽¹⁷⁾ a une étendue beaucoup plus grande que la précédente :

« De clause expresse, les assureurs paieront intégralement jusqu'à concurrence de la somme assurée, tous les dégâts et pertes dont le vapeur pourrait être rendu responsable vis-à-vis des tiers, par suite de recours exercés pour fait d'abordage ou collision du vapeur assuré contre des corps flottants ou non flottants, qu'ils appartiennent ou non au même armateur. Les assureurs renoncent à l'exercice d'un recours personnel contre le capitaine ou l'équipage du vapeur assuré, en cas de faute à leur charge. »

Les armateurs belges étaient loin de conclure toutes leurs assurances sur la place d'Anvers : ils s'assuraient aussi en Angleterre et quelquefois en France. Ainsi le tribunal d'Anvers du 10 janvier 1883 ⁽¹⁸⁾ mentionne « que la convention d'assurance a été faite aux conditions des polices anglaises avec la « Collision Clause » et que l'assureur a pris à sa charge les trois quarts des recours de tiers pour abordage. La police dont eu à connaître le tribunal d'Anvers ⁽¹⁹⁾ a été faite aux conditions de l'imprimé français du 1^{er} novembre 1865 : « en cas d'abordage, l'assureur s'engage à rembourser les trois quarts de l'indemnité due au navire abordé par le capitaine du navire assuré. Le paiement n'ayant lieu que sous une franchise de 1 % de la somme assurée ».

A l'heure actuelle, l'imprimé de la police d'Anvers n'est plus usité que pour les assurances sur facultés. L'assurance des corps de navires ne se fait plus à des conditions

(17) A. 1884. I. 284.

(18) A. 1883. I. 97.

(19) Jugement du 23 août 1871. A. 72. I. 96.

spécifiquement belges depuis à peu près le dernier quart du xix^e siècle. Déjà, depuis 1850 le marché d'assurances maritimes d'Anvers n'était pas assez important pour que de telles assurances soient entièrement souscrites en Belgique. L'accroissement des tonnages et l'augmentation considérable de la valeur des unités ont fait que l'apéri-tion des polices sur corps appartient au marché de Londres. En conséquence ce sont des textes de polices et des conditions anglaises qui sont employés avec référence à la loi et aux usages anglais, aucune référence à la loi belge n'existant.

Etant donné l'absence de concurrence, les assureurs anglais imposent le plus souvent la Collision Clause aux trois quarts, car la retenue du quart leur assure une sécurité plus grande. Toutefois la tendance qui a été précédemment dégagée fait que, suivant leurs convenances personnelles, les armateurs belges peuvent choisir entre la Collision Clause aux trois quarts, la Collision Clause aux quatre quarts et une Collision Clause analogue à celle dont le texte va être donné pour les Pays-Bas et qui couvre en plus de l'abordage, le heurt contre un corps fixe ou flottant.

§ 6. — PAYS-BAS.

A la suite de l'arrêt rendu par la Cour de Cassation des Pays-Bas le 17 avril 1862, les assureurs de Rotterdam adoptèrent la clause des risques de la police d'Amsterdam. Depuis lors, les deux imprimés en vigueur sur ces deux places n'ont pas été modifiés. Les assureurs sont donc responsables de plein droit de l'intégralité des recours de tiers. Mais la nécessité d'une réglementation de ce nouveau risque s'est fait sentir assez rapidement. C'est pour cette raison que les assureurs faisant partie de l' « Union des Assureurs de Rotterdam » ont rédigé une clause spéciale appelée « Conditions de Bourse » qui a été déposée en 1881 au greffe du Tribunal de Rotterdam. Il

en a été de même pour « l'Union des Assureurs d'Amsterdam » qui en a effectué le dépôt en 1884 chez un notaire de cette ville. Voici le texte des « Conditions de Bourse » d'Amsterdam adoptées par l'assemblée générale des assureurs le 11 avril 1928 et qui sont actuellement en vigueur :

« 1. — En cas d'assurance sur corps, l'assureur n'est pas responsable pour les indemnités dues par l'assuré à des tiers, sauf ce qui est prévu ci-dessous.

« 2. — L'assureur est responsable des trois quarts du montant (y compris les intérêts et les frais) payé par l'assuré, en vertu d'une décision judiciaire de la plus haute juridiction ou d'un règlement amiable fait avec le consentement de l'assureur, en raison d'un dommage causé par le navire assuré à un autre navire ou à sa cargaison ou à d'autres corps fixes ou mobiles (la cargaison à bord du navire assuré étant exclue), par collision dans le sens des articles 534 à 544 *a* inclus du Code de Com. (section 6 du livre II), pourvu que, si ces trois quarts excèdent les trois quarts de la valeur du corps mentionnée dans la police, le montant dû par l'assureur sera limité à ces trois quarts de l'évaluation de la police et que, en appliquant cette stipulation, le montant total à payer par l'assureur n'excédera jamais la somme souscrite.

« Si la valeur totale du corps n'a pas été assurée, l'article 253, § 2, du Code de Com. sera appliqué au montant à payer sous l'empire de cette clause.

« 4. — Si l'assuré, par sa propre faute ou négligence, ne peut invoquer la limitation de la responsabilité pour la collision, limitation à laquelle il a droit suivant la loi applicable, l'assureur est seulement responsable pour un montant n'excédant pas les trois quarts du montant maximum fixé par ladite loi.

« 5. — Les articles 2 et 4 ne s'appliquent pas aux assurances contre perte totale seulement. »

Voici les conditions de Bourse de Rotterdam qui ne s'appliquent pas aux bateaux de pêche :

« 1. — En cas d'assurance sur corps et fret brut, n'excluant pas le risque d'avarie particulière, l'assureur paiera les trois quarts de l'indemnité pour dommage direct au navire et à la cargaison (y compris les intérêts et les frais) que l'assuré, en vertu d'une décision judiciaire du ressort le plus élevé ou d'après un règlement amiable fait avec le consentement des assureurs, doit payer à un tiers en raison d'un abordage entre le navire assuré et celui pour lequel ou pour la cargaison duquel une indemnité a été payée. L'assureur ne doit pas payer les autres dommages pour lesquels l'assuré est responsable envers un tiers en raison de l'abordage. Dans le cas où les trois quarts excéderaient les trois quarts de l'évaluation du corps et du fret brut mentionnés dans la police, l'indemnité à verser par l'assureur est limitée aux trois quarts de l'évaluation, pourvu néanmoins que, par application de cette stipulation, le montant total qui doit être bonifié par l'assureur n'excèdera jamais la somme souscrite.

« 3. — Quant à la portion d'indemnité pour abordage qui reste non couverte d'après la clause n° 1, l'assuré est tenu d'en supporter le risque lui-même. Si, contrairement à cette prescription, il contracte une assurance pour ce risque, tous les titres à indemnité donnée par cette clause sont nuls et sans effet.

« 6. — La franchise de 3 % est aussi applicable en cas d'indemnité due par l'assuré à des tiers.

« 7. — Sauf dans les cas d'abordage mentionnés ci-dessus, l'assureur sur corps ou fret brut n'est pas tenu à indemnité pour les dommages dus par l'assuré à des tiers en raison de la négligence ou des actes illégaux du capitaine ou de l'équipage. »

Toutefois, il faut remarquer que les corps de navires de quelque importance sont assurés à l'heure actuelle et l'étaient déjà par le passé, aux « clauses et conditions du Lloyd's de Londres » avec référence à la Loi anglaise. On attache aux polices un papillon portant :

« Cette assurance est régie exclusivement par le droit anglais de l'assurance et les usages complémentaires, à moins qu'à cet égard il n'ait été clairement stipulé dans cette police autre chose.

« Les termes des modèles de la police du Lloyd's anglais, comme cela est prévu dans la schedule 1 de la loi anglaise sur l'assurance maritime de 1906, sont réputés écrits dans cette police.

« Toutes les clauses imprimées en noir dans cette police, qui ne sont pas compatibles avec le droit, les usages et les modèles prévus dans les deux alinéas précédents, sont sans force. »

Les assureurs anglais ont du reste adopté une Collision Clause spéciale dont la portée est plus large pour les corps de navires néerlandais qu'il s'agisse d'ailleurs de liners ou de tramps (navires de lignes régulières ou non). Elle couvre l'intégralité des recours de tiers d'abordage, ainsi que ceux dus à un heurt contre un corps fixe ou flottant.

« Il est en outre convenu que si le navire assuré par la présente police vient à faire collision avec un autre navire ou vaisseau, ou arrive en contact avec tout autre objet, mobile ou immobile, de quelque nature que ce soit et que les assurés aient en conséquence à verser ou versent à titre de dommages-intérêts à une ou à d'autres personnes une ou des sommes quelconques du chef de cette collision ou de ce contact, les soussignés rembourseront aux assurés une proportion de la ou des sommes ainsi versées égale à celle existant entre leurs souscriptions respectives à la présente assurance et la valeur du navire assuré, étant toujours bien entendu que leur responsabilité à l'égard d'une seule et même collision ou contact ne pourrait excéder leur part proportionnelle de la valeur du navire assuré par la présente police. Et dans les cas où la responsabilité du navire aura été contestée, ou bien des mesures auront été prises pour en limiter la responsabilité avec le consentement par écrit des soussignés, ceux-ci rembourseront aussi la même proportion des frais que les assurés encourront de ce chef ou seront contraints de payer. Mais si les deux navires sont en faute, alors, à moins que la responsabilité des propriétaires de l'un de ces navires ou des deux ne se trouve limitée par la loi, les recours fondés sur la présente clause seront réglés d'après le principe des responsabilités réciproques, comme si les propriétaires de chaque navire avaient été contraints de payer aux propriétaires de l'autre la moitié ou toute

autre proportion des dommages de ce dernier qui aurait été dûment allouée en déterminant le solde ou la somme à verser par les assurés ou à eux en conséquence de cet accident.

« Il est toutefois bien entendu que la présente clause ne pourra s'étendre en quelque cas que ce soit à aucune somme que les assurés auraient à verser ou verseraient pour enlèvement d'obstacles en vertu des pouvoirs conférés par la loi ou en raison de la cargaison ou des engagements du navire assuré, ou pour faits de morts ou de blessures de personnes. »

§ 7. — ALLEMAGNE.

Les conditions d'assurances maritimes les plus usuellement adoptées dans ce pays sont celles contenues dans le Règlement Général sur les Assurances maritimes de Hambourg (Allgemeine Seeversicherung Verbandes Bestimmung A.S.V.B.). Ce règlement date de 1867, ses dispositions sont conformes aux dispositions du Code de Commerce allemand :

« § 69. — A défaut de convention contraire, l'assurance couvre et par suite, l'assureur supporte tous les risques auxquels sont exposés, pendant la durée de l'assurance, le navire ou la cargaison, à moins de prescriptions différentes dans les dispositions qui suivent. Spécialement l'assureur répond :

« 1. — Des risques produits sur mer ou par mer par des événements résultant de causes naturelles et des autres fortunes de mer, quand même elles auraient pour cause la faute d'un tiers, tel que l'invasion de l'eau de mer, l'échouement, le naufrage ou la submersion du navire, l'incendie, l'explosion, la foudre, le tremblement de terre, les avaries causées par la glace, etc...

« 6. — Des risques de la malhonnêteté ou de la faute d'une des personnes de l'équipage, s'il en est résulté un dommage pour l'objet assuré.

« 7. — Des risques d'abordage, sans distinguer si le dommage éprouvé par l'assuré est la conséquence directe de l'abordage ou

indirecte, en ce sens qu'il a dû payer à un tiers une indemnité pour le préjudice subi.

« En outre, l'assureur supporte les frais nécessités par la recherche et la fixation du dommage qui est à sa charge.

« § 70. — Ne sont pas à la charge de l'assureur les avaries suivantes :

« 1. — Dans une assurance sur navire ou sur fret, les avaries qui, en dehors du cas d'abordage, découlent de la responsabilité de l'armateur pour le dommage causé à un tiers par une des personnes de l'équipage.

« § 92. — 1. — L'assureur ne répond du dommage que jusqu'à concurrence de la somme assurée.

« Les 2^e et 3^e dérogent à cette règle pour un certain nombre de cas.

« 4. — Les prescriptions contenues aux clauses 2 et 3 de cet article ne s'appliquent pas et l'assureur n'est tenu que jusqu'à concurrence de la somme assurée, quand le dommage souffert par l'assuré résulte en totalité ou en partie d'un abordage et dépasse le montant de la somme assurée parce que l'assuré, à cause de cet abordage, doit payer une indemnité à un tiers. »

L'article 97 stipule une franchise (déduite) de 3 % sur la valeur agréée de la police ou sur la valeur assurable.

Ce règlement de 1867 a été remplacé en 1919 par des conditions générales allemandes d'assurances maritimes (Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen : A.D.S.). Le § 26 indique « l'étendue de la responsabilité de l'assureur en général » :

« L'assureur est tenu, sauf convention contraire, de tous les risques auxquels le navire ou les marchandises sont exposés pendant la durée de l'assurance. Il est tenu, notamment, des dommages qui sont causés par la pénétration d'eau de mer, par la collision de navires, échouement, naufrage, incendie, explosion, foudre, tremblement de terre, glace, ou par vol, piraterie, pillages ou autres actes de violence.

« § 78. — Dommage médiateur de collision.

« 1° L'assureur est également tenu du dommage que le preneur d'assurance subit en cas d'une collision de navires, par le fait qu'il doit réparer le dommage souffert par un tiers.

« 2° Le dommage est à réparer d'après le rapport existant entre la valeur du navire et la valeur qui résulte du navire et du fret. »

Les frais sont régis de la même façon que ci-dessus par les paragraphes 32 et 37.

« § 34. — Dommage inférieur à 3 %.

« 2° L'assureur est tenu des contributions aux avaries communes et des sacrifices, même lorsque ceux-ci n'atteignent pas 3 % de la valeur assurable. Il en est de même de la responsabilité de l'assureur pour les dommages indirects résultant d'une collision de navires... »

Les assureurs allemands se sont aussi servis des conditions d'assurances des Compagnies d'assurances maritimes de Brême, révisées en 1875. Ces conditions ne parlent pas du « dommage médiat de collision », qui est aux risques des assureurs d'après les dispositions du Code de Commerce lui-même. Notons qu'il est d'usage d'ajouter la « *Schwesterschiffklauseln* » correspondant à la « *Sister Ship Clause* ».

§ 8. — PAYS SCANDINAVES.

Au Danemark, les conditions générales des assurances maritimes sont contenues dans la Convention du 2 avril 1850, confirmée par le Roi, pour la Compagnie octroyée d'assurances maritimes de Copenhague. Elle forme la base des polices de toutes les compagnies danoises et des compagnies étrangères souscrivant au Danemark.

En Suède, la rédaction des clauses de toutes les polices est basée sur les Conditions Générales d'Assurances Maritimes qui ont été arrêtées en octobre 1891 dans une as-

semblée d'assureurs maritimes suédois à Gotemborg. Ces conditions ont été notamment réformées en novembre 1896 par une deuxième assemblée qui s'est tenue à Stockholm.

En Norvège, la plupart des polices sont basées sur les conditions générales des assurances maritimes norvégiennes de septembre 1894 qui ont été remplacées en 1907 par les Statuts généraux de l'assurance maritime en Norvège. A côté de ces statuts, il existe pour l'assurance des corps de navires des polices uniformes : *policen paa Dampskibs Kasko* (pour corps de vapeur) et *Policen paa Seilskibs-Kasko* (pour corps de voilier).

Les conditions en usage dans ces trois pays sont à peu près les mêmes.

Voici le texte des § 42 et 43 des conditions norvégiennes qui correspond à celui des articles 223 et 224 des Conditions Suédoises et aux articles 64 et 65 de la Convention Danoise :

« L'assureur est responsable de tous les sinistres arrivant aux objets assurés pendant la période d'assurance de la manière et avec les restrictions incluses dans ces statuts ou dans la police. En particulier, il est responsable de tous les risques provenant :

« 1° Des événements et autres périls des mers, même s'ils sont occasionnés par un tiers, tel qu'introduction d'eau de mer, échouement, échouage, naufrage ou submersion du navire assuré, incendie, explosion, foudre, tremblement de terre, glace et autres événements similaires.

« 5° De la fraude ou faute venant du capitaine ou de l'équipage en tant qu'il en est résulté un dommage pour l'objet assuré.

« 6° De l'abordage avec des navires ou du heurt avec des objets fixes ou flottants, sans faire de distinction si l'objet assuré supporte directement le dommage qui en résulte ou indirectement dans le cas où l'assuré doit payer le dommage résultant de ces accidents.

« D'autre part, l'assureur n'est pas responsable :

« 2° De la responsabilité envers un tiers naissant d'une négli-

gence du capitaine ou de l'équipage dont le navire ou le fret sont tenus sauf dans les cas de collision prévus ci-dessus. »

Ces conditions sont plus larges que celles adoptées en Allemagne puisqu'elles ajoutent à l'abordage les recours de tiers pour heurts avec des corps fixes ou flottants. Le § 48 des conditions norvégiennes (art. 232 suédois, 200 et 203 danois) vise les frais :

« Dans chaque cas séparé de sinistre, la somme assurée est la plus forte somme qui peut être réclamée ; en surcroît, un dédommagement est accordé pour les dépenses encourues en faisant des démarches pour obtenir que la perte soit mise à la charge des tiers qui sont présumés l'avoir causée. »

Ces textes prouvent que les différents pays peuvent être classés en différents groupes, dont chacun a sa conception propre :

1^{er} groupe : Angleterre, Etats-Unis, Belgique et Pays-Bas.

2^e groupe : France, Italie, Pays-Bas (conditions de Bourses d'Amsterdam et de Rotterdam).

3^e groupe : Allemagne et Pays Scandinaves.

DEUXIEME PARTIE

ETUDE DE LA REGLEMENTATION
DES RECOURS DE TIERS

La loi n'a, dans aucun pays, réglementé l'assurance des recours de tiers. La plupart des législateurs se sont contentés de ne résoudre que la question de principe, seul le Parlement anglais a établi une règle générale, mais encore permet-il d'y déroger. Les indications législatives sont donc absolument insuffisantes pour connaître le détail de la réglementation et les diverses difficultés qui se sont présentées dans la pratique. A cet effet il faut laisser délibérément de côté la loi et s'adresser aux clauses imprimées ou même manuscrites des différentes polices. L'examen des divers textes qui ont été donnés à la fin de la première partie, fait ressortir qu'il existe trois conceptions pratiques de l'assurance des recours de tiers, conceptions qui ont des conséquences dont certaines sont fort importantes. Il est nécessaire de commencer par les étudier car elles commandent, peut-on dire, tout le sujet. Ensuite viendra l'examen des différentes réclamations dont les Assureurs Maritimes ont consenti à se charger, puis il y aura lieu de préciser le montant exact du recours de tiers tel qu'il est payé par l'armateur. Enfin, le dernier titre sera consacré à la part que l'assureur remboursera par suite de l'application des clauses de la police qu'il a signée.

TITRE PREMIER

DIFFERENTES CONCEPTIONS DE L'ASSURANCE DES RECOURS DE TIERS ET LEURS CONSEQUENCES

Les textes des imprimés permettent de classer les divers pays suivant un certain nombre de conceptions qui feront l'objet du chapitre premier. Un grand nombre de conséquences découlent de la manière dont a été conçue l'assurance des recours de tiers, elles seront étudiées pour partie au chapitre deux.

CHAPITRE PREMIER

LES DIFFERENTES CONCEPTIONS

Il semble que seules aient pu être adoptées l'une des deux conceptions suivantes : l'assurance des recours de tiers aurait pu être considérée comme une assurance complètement séparée, entièrement distincte de l'assurance sur corps ou elle aurait pu être assimilée à celle du navire lui-même. Dans cette deuxième conception, les réclamations des tiers auraient été regardées comme des avaries particulières du navire. A la rigueur pourrait-on concevoir l'assimilation de ces recours aux avaries-frais mais cette conception ne différerait guère de la précédente. En effet, dans la pratique, les avaries particulières et les avaries-frais sont traitées exactement de la même façon, toutes les clauses de la police s'appliquent indistinctement à l'une ou à l'autre de ces deux sortes de dommages. Le seul point où il y a une divergence est la franchise : celle-ci pour les avaries-frais est le plus souvent supprimée, ou généralement fixée à 1 % alors que celle d'avaries particulières est le plus souvent de 3 % au minimum. Cette absence de franchise ou tout au moins cette différence de quotité quand à son taux n'est évidemment pas suffisante pour en faire une troisième conception, car ces deux dernières auraient exactement les mêmes conséquences. La pratique cependant en connaît une autre qui est celle adoptée notamment par les assureurs français. L'assurance des recours de tiers participe, sous certains rapports, de l'assurance maritime mais, en même temps, sous d'autres

rapports, elle s'en sépare sans toutefois devenir une assurance complètement distincte et autonome. Cette conception est due à un double courant qui sera étudié tout à l'heure.

La conception d'après laquelle l'assurance des recours de tiers est autonome est celle qui a prévalu en Angleterre et aux Etats-Unis, ainsi qu'en Belgique et aux Pays-Bas, pour les polices conclues aux clauses et conditions anglaises. La deuxième est celle de l'Allemagne et des Pays Scandinaves. La troisième a été adoptée par la France, l'Italie et les Pays-Bas.

Une section sera consacrée à chacune de ces conceptions. Leur explication ainsi que leurs effets sur la garantie donnée à l'armateur occuperont la quatrième section, la cinquième étant relative aux défauts de ces conceptions et aux remèdes qui permettent à l'armateur d'être complètement couvert contre les risques de recours de tiers.

SECTION I

PREMIERE CONCEPTION : ASSURANCE DISTINCTE

Dans les affaires *De Vaux v. Salvador* et *The General Mutual Insurance Co v. Ebenezer B. Scherwood*, les tribunaux anglais et américains, en refusant de faire supporter d'office les recours de tiers aux assureurs, ont considéré que ces risques nouveaux ne rentraient pas dans le cadre des « périls de la mer ». Les réclamations des tiers ne sont pas comprises dans la forme ordinaire d'une police sur corps car cette dernière ne peut protéger l'armateur que contre les dommages causés au corps même du navire qui forme l'aliment du contrat et non point contre ceux que cette même chose peut faire subir aux biens d'au-

trui. Sur les instances des armateurs, effrayés par l'importance sans cesse croissante des sommes qu'ils pouvaient être obligés de payer à autrui, à la suite d'une navigation défectueuse de leurs bâtiments, les assureurs maritimes ont cependant consenti à prendre à leur charge une partie des réclamations des personnes lésées à la suite d'un abordage, ayant en effet estimé qu'il s'agissait néanmoins de risques maritimes. Ne pouvant, en raison de la jurisprudence, les faire rentrer dans le cadre des « périls of the sea », les parties ont été amenées à ajouter à la police une clause spéciale visant expressément ces risques. Ne pouvant incorporer les recours de tiers à la traditionnelle police du Lloyd's, les contractants ont été obligés de lui adjoindre un nouveau contrat, qui devint ainsi l'accessoire de celui qui couvre la chose elle-même. A ce point de vue, la situation de ces deux pays est semblable à celle qui existe partout dans les autres branches de l'assurance : les recours de tiers sont assumés par les assureurs en vertu d'un contrat accessoire n'ayant aucun rapport avec le contrat principal. On peut donc dire, sans exagération aucune, que la « running down clause » constitue à elle seule une police nouvelle accolée à l'ancienne police du Lloyd's. Ces deux contrats, quoique contenus dans le même instrument n'ont néanmoins aucun lien entre eux, ils sont absolument indépendants l'un de l'autre. « Quoique, par sa forme, la « collision clause » semble être une dépendance de la police sur corps, elle est en réalité un contrat ou une assurance totalement distincte » (1). Tel est l'avis des auteurs anglais et américains. C'est aussi celui de la jurisprudence de ces deux pays. Le juge Bowill s'est exprimé de la manière suivante dans l'affaire *Xénos v. Fox* : « la running down clause est un contrat spécial, très différent du contrat d'assurance dans sa forme ordinaire ; elle a un caractère

(1) R. LOWNDÉS, *op. cit.*, § 28 ; formule semblable dans Mac Arthur, *The Contract of marine insurance*, 2^e éd., p. 269, et dans WINTER, *op. cit.* p. 227.

très spécial et limité. Elle commence par des mots d'accord formels et indépendants ; elle apparaît comme une clause complète en elle-même, définissant très exactement la nature, le contenu et les conditions de responsabilité que les assureurs assument ». La « collision clause » forme à elle seule une police absolument complète, et par conséquent, les réclamations présentées par l'armateur sous son empire n'auront rien de commun avec celles dont la base se trouve dans la forme ordinaire d'une police d'assurance maritime.

Une police anglaise d'assurance sur corps de navires contient donc un double engagement des assureurs : Responsabilité, d'après la forme ordinaire de la police, jusqu'au maximum de la valeur d'assurance, pour les avaries subies par le navire, et par l'effet de cette clause spéciale, responsabilité jusqu'au maximum des trois quarts de cette même valeur, pour les recours de tiers comme cela sera expliqué avec plus de détail dans la section IV. Pour interpréter les termes de la « running down clause » qui pourraient paraître obscurs, il faudra se servir uniquement des expressions qu'elle emploie et se garder de lui appliquer les diverses autres clauses dont l'ensemble constitue la traditionnelle police du Lloyd's.

Telle est bien la conception anglo-américaine. En plus « des mots d'accord formels et indépendants » par lesquels cette clause débute, on peut faire valoir que les assureurs, ne voulant pas supporter les recours de tiers pour leur intégralité, ont stipulé leur exonération pour un quart. La retenue faite en leur faveur est calculée sur le montant même de la réclamation, alors que s'il s'était agi d'une véritable assurance maritime, nul doute que les assureurs n'eussent eu recours à une franchise calculée sur la valeur d'assurance totale, car une telle franchise est traditionnelle en matière d'assurance maritime. On peut aussi ajouter que cette conception cadre exactement avec limitation de responsabilité admise par la loi en faveur des armateurs, comme cela ressortira de la section IV.

Cette conception et les conséquences qui en découlent s'appliquent évidemment à toutes les polices souscrites aux clauses et conditions anglaises, ce qui est le cas des corps de navires belges et d'une partie importante des corps de navires néerlandais.

SECTION II

DEUXIEME CONCEPTION : ASSIMILATION DES RECOURS DE TIERS AUX AVARIES PARTICULIERES OU EN FRAIS

Cette deuxième conception a été imposée, dès l'origine, à l'Allemagne et aux Pays Scandinaves par leurs législateurs, sous forme d'assimilation aux avaries particulières du navire. Elle a été aussi admise par les tribunaux français, néerlandais, italiens et belges, sous forme d'assimilation aux avaries-frais. Mais tandis qu'en Allemagne et dans les Pays Scandinaves, la loi est restée la même, dans les autres, un certain nombre de changements se sont produits. Ainsi, en France et en Italie, les parties au contrat d'assurance ont adopté une conception assez différente qui sera étudiée dans la section suivante. En Belgique, le législateur a adopté purement et simplement le système allemand en l'étendant toutefois à tous les cas de recours de tiers sans exception. Aux Pays-Bas, les assureurs ont adopté une conception analogue à celle qui est en vigueur en France.

§ 1. — ALLEMAGNE ET PAYS SCANDINAVES.

Avant que les Tribunaux de ces pays aient eu à trancher la question de savoir si les assureurs sur corps étaient de plano responsables ou non des recours de tiers, le législa-

teur lui a donné une solution qui, en Allemagne, n'a pas été admise sans discussion. Le § 69, rubrique 7, du projet de Code de Commerce allemand, prévoyait la solution adoptée par le § 824, 7^e du Code de 1861. A première vue, la Commission chargée de rédiger le H.G.B. avait rejeté cette solution sous réserve d'une plus ample discussion. Dans sa première séance, elle décida que l'assureur devait supporter tous les dommages subis par les objets assurés, peu importe qu'ils aient été occasionnés ou non par la faute du capitaine ou de l'équipage, mais qu'il n'était pas responsable des pertes subies par l'armateur par suite des fautes de ces mêmes personnes, bien que celui-ci soit responsable vis-à-vis des tiers sur son navire et son fret.

« Cette décision fut prise étant donné l'importance de ces dommages et pour se conformer au principe adopté par les lois des autres pays, principalement en Grande-Bretagne » (2). La Commission avait pensé éliminer les recours de tiers du paragraphe 824 et les classer, par contre, parmi les objets que le paragraphe 783 mentionne comme étant susceptibles de faire l'objet d'une assurance séparée. Cette conception qui fut tout d'abord celle de la Commission est à peu de chose près celle qui a été étudiée dans la section précédente : les recours de tiers sont des risques contre lesquels on peut s'assurer, mais ils ne constituent pas (contrairement à ce qu'a décidé la jurisprudence française) un risque dont l'assureur peut être rendu responsable sans l'avoir spécialement et expressément mentionné dans sa police. Ce principe ne fut du reste pas celui qui devait triompher. La Commission, dans sa deuxième séance, admit purement et simplement le texte actuel : l'assureur est responsable de plein droit et sans clause spéciale des dommages causés à un autre navire à la suite d'un abordage (3). Le but poursuivi par les rédacteurs du projet était le suivant : l'assureur du navire doit protéger l'arma-

(2) *Protocole*, p. 3224 et 3225.

(3) *Protocole*, vol. I, art. 714, dernier chapitre.

teur contre la diminution de sa fortune de mer, qu'il subirait si, à la suite d'une collision de son navire avec un autre, il n'avait droit qu'au remboursement des dommages de son navire et non point de ceux qu'il doit payer au propriétaire de l'autre navire. Remarquons que ce système est celui qui a entraîné la décision des tribunaux, notamment en France et aux Pays-Bas. Avec cette conception de l'assurance des recours de tiers, il n'y a, comme certains membres de la commission le firent remarquer avec juste raison, aucun motif spécial pour admettre les réclamations en cas d'abordage et rejeter toutes les autres que l'armateur peut être obligé de payer à des tiers alors que, dans les deux cas, il peut limiter sa responsabilité de la même façon. Il semble qu'il faille voir là une influence de la « collision clause ». Le Code Maritime scandinave, beaucoup plus logique, n'admet pas cette distinction et ajoute le heurt contre un corps fixe ou flottant. Il résulte donc des travaux préparatoires que les recours de tiers, du point de vue des assureurs, doivent être traités absolument de la même façon que les dommages ou pertes produits par les autres risques maritimes dont les assureurs se reconnaissent garants. Aucune distinction ne doit être faite entre ces réclamations et les avaries matérielles subies par le navire assuré. La rédaction du paragraphe 820 du H.G.B. de 1900 et celle de l'article 249 du Code maritime scandinave sont formelles. L'assimilation des recours de tiers aux avaries particulières est totale. Les Allemands ont du reste, coutume d'appeler ces réclamations des « dommages indirects d'abordage » (*mittelbarer Kollisionsschaden*). Que les dommages occasionnés par un abordage soient directs ou indirects, on doit les considérer exactement de la même manière.

« C'est une exception aux limites normales de l'assurance sur corps », dira Ehrenberg ⁽⁴⁾. Ritter ⁽⁵⁾ indique qu' « il y

(4) *Handbuch des gesamten Handelsrecht*, T. VIII, vol. 2, p. 252.

(5) *Le droit de l'assurance maritime*, remarques 2, 15 et s., sous le § 78.

a là une exception certaine au principe d'après lequel l'assureur allemand ne couvre que les dommages qui sont liés au sinistre par un rapport direct de cause à effet. Ce caractère exceptionnel tient à ce qu'en réalité il ne s'agit plus ici d'une assurance maritime proprement dite, mais d'une assurance de responsabilité (*Haftpflichtversicherung*) assimilée, amalgamée à une assurance maritime ». Ce n'est du reste pas une assurance de responsabilité ordinaire, car la responsabilité de l'assureur a pour maximum la valeur du navire et du fret. Elle n'est donc point illimitée quand bien même la responsabilité de l'assuré serait engagée de façon illimitée par suite d'une faute personnelle qu'il aurait commise. Elle peut être aussi partielle, comme c'est le cas quand l'assureur ne couvre que le navire ou que le fret et, a fortiori, s'il ne couvre qu'une partie de la valeur de ces deux éléments de la fortune de mer de l'armateur.

Cette assimilation des recours de tiers aux avaries particulières est aussi facile à justifier en droit allemand qu'en droit scandinave. Elle résulte de la manière dont le législateur a conçu la limitation de responsabilité accordée aux propriétaires de navires vis-à-vis des tiers lésés par la navigation de leurs navires. L'article 8 du Code Maritime scandinave stipule que « l'armateur est tenu, sur le navire et sur le fret, du dommage causé par le capitaine ou par une personne de l'équipage, par suite de dol, négligence ou imprudence dans le service ». D'après le § 486 du Code de Commerce allemand, « la responsabilité de l'armateur ne repose pas sur la personne de l'armateur (sur sa fortune personnelle : fortune de mer plus fortune de terre), mais bien sur le navire et sur le fret... lorsque la créance du tiers est fondée sur une faute incombant à une personne de l'équipage » (6). Il en résulte que le recours de tiers n'a plus que le caractère d'une action dirigée contre la seule

(6) Le H.G.B. considère toujours que le capitaine fait partie de l'équipage, alors que le Code de Commerce français oppose le capitaine au reste de l'équipage.

fortune de mer. L'assurance de ces risques n'a donc aucun caractère d'assurance patrimoniale et apparaît fort nettement comme le complément nécessaire et indispensable de l'assurance maritime proprement dite. Le dommage indirect d'abordage est donc, en principe tout au moins, soumis à la franchise de 3 % stipulée pour les avaries particulières. Aucune autre déduction calculée sur le montant même de la réclamation ne peut donc se concevoir logiquement dans ce système. Cette conception n'est, du reste, pas à l'abri des critiques, car assimiler complètement les recours de tiers aux avaries particulières ferait que les réductions pour différence du vieux au neuf prévues pour les avaries particulières par l'article 59 de la police de Brème et par l'article 130 du Règlement de Hambourg devraient nécessairement s'appliquer aux recours de tiers, conséquence qui n'est pas admise dans la pratique, car l'armateur du navire assuré ne profite en aucune manière des réparations effectuées à l'autre navire.

§ 2. — BELGIQUE

La Cour de cassation belge avait assimilé les recours de tiers non point aux avaries particulières comme le législateur allemand, mais aux avaries-frais, puisqu'elle avait décidé que les assureurs n'étaient protégés par aucune franchise. Cette assimilation cadrait fort mal avec la limitation de responsabilité telle que l'organisait alors le Code de Commerce belge dans son article 216 (analogue au même article du Code de Commerce français). Quand le législateur belge a voulu intégrer dans le Code la décision donnée par la Cour suprême du royaume, il les a assimilés aux avaries particulières ⁽⁷⁾ et a été amené à modifier la conception de la limitation de responsabilité des propriétaires de navire

(7) Suppression des mots « aux objets assurés » dans l'art. 350 C. Com.

pour la mettre en rapport avec cette décision. Il a adopté le système allemand dans l'article 7 du Code maritime : « L'armateur peut, dans tous les cas, s'affranchir par l'abandon du navire et du fret. »

Notons que la conception belge n'a plus aujourd'hui qu'un intérêt rétrospectif, puisque les assurances sur corps de navires belges se font aux clauses et conditions anglaises, sans aucune référence à la loi belge.

SECTION III

TROISIEME CONCEPTION : COMPROMIS ENTRE LES DEUX PREMIERES CONCEPTIONS

Cette troisième conception est celle qui a prévalu en France, en Italie et aux Pays-Bas.

§ 1^{er}. — LA FRANCE

La solution donnée à la question de principe par la Cour de Cassation française, impliquait l'adoption d'une conception analogue à la conception allemande. Les recours de tiers auraient dû être assimilés non point aux avaries particulières, mais aux avaries-frais. C'est ainsi, du reste, que, dans toutes les espèces tranchées par les tribunaux, ceux-ci ont condamné les assureurs à rembourser ces réclamations sans observation de franchise, car la grande généralité des imprimés des diverses places françaises concluait au remboursement intégral des avaries-frais. Une seule espèce fait exception, c'est celle sur laquelle s'est prononcé le tribunal de commerce de Marseille,

par son jugement du 20 octobre 1859 ⁽⁸⁾ qui décida, en effet « que les assureurs jouissent d'une franchise qui, dans l'espèce, est celle convenue en matière d'avaries-frais et fixée à 1 % ».

La conception française aurait donc dû être la même que celle qui a tout d'abord prévalu en Belgique, elle n'aurait dû différer que par la quotité de la franchise de celle adoptée en Allemagne par la police de Brème et par le règlement général sur les assurances maritimes de 1867. Or, il n'en est rien, en effet, il ne faut pas oublier non plus qu'en 1865, lorsque les assureurs sur corps ont rédigé la première clause par laquelle ils prennent expressément à leur charge une partie de ces risques nouveaux, ils n'avaient pas été convaincus par les arguments de la jurisprudence et espéraient encore, malgré les trois arrêts de la Cour de Cassation que la Cour Suprême modifierait la solution qu'elle venait de donner. Tous les assureurs ou à peu près étaient persuadés qu'ils se trouvaient en face d'une erreur judiciaire et que c'étaient les tribunaux anglais qui avaient jugé d'une manière correcte en appliquant les principes généraux du droit de l'assurance maritime. Cela explique l'influence absolument certaine et prépondérante qu'a eue la « collision clause » sur l'imprimé de la police sur corps « Paris-Marseille », comme le prouve l'article 4 qui met à la charge de l'assureur uniquement les recours de tiers susceptibles de naître à la suite d'un abordage et seulement pour les trois quarts de la somme ainsi payée. C'est sous l'influence de ce double courant que s'est formée la conception française. Les rédacteurs de 1865, pénétrés de l'excellence du point de vue anglais, n'ont pas remarqué que les tribunaux anglais ayant décidé que ces nouveaux risques ne rentraient pas dans le cadre des périls de la mer, les assureurs britanniques avaient été obligés de rédiger une police nouvelle,

(8) M. 1860. I. 57.

accollée simplement à la police maritime. Il y a tout lieu de penser que, la forme de la police du Lloyd's différant étrangement de celle des imprimés français, les rédacteurs de la police « Paris-Marseille » ont cru qu'il s'agissait purement et simplement d'une clause ordinaire faisant corps avec la police elle-même. Ils ont inséré dans l'article 4 le contenu de la « running down clause » en supprimant toutefois le préambule qu'ils jugèrent faire double emploi avec l'article premier, tel que l'avait interprété les tribunaux. L'influence de cette clause fut tellement prépondérante que les assureurs français n'ont pas fait attention qu'en vertu de leur article 1^{er}, ils répondaient de tous les recours de tiers (pour abordage, heurt, etc...) et que, comme la rédaction de l'article 4 n'était pas restrictive, les tribunaux auraient pu admettre la même interprétation que les tribunaux belges et en conclure que les assureurs devaient tous les recours de tiers sans exception, et ce, intégralement, sous réserve de la franchise stipulée à l'article 19, l'article 4 n'ayant eu pour but que de limiter leur responsabilité aux trois quarts pour le seul cas d'abordage. Telle a été l'influence de la « collision clause » sur la rédaction de l'imprimé de 1865 ; on ne peut toutefois en tirer cette conclusion que les assureurs français ont voulu en faire une police spéciale, car il ne faut pas perdre de vue que l'article 4 n'est pas le seul à régler la matière. L'article 19 est ainsi conçu :

« Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue d'une franchise de 3 % de la somme assurée pour les avaries particulières (9).

« 1 % de ladite somme pour les avaries communes.

« 1 % de ladite somme pour les recours de tiers. »

Le contenu de cet article ne peut s'expliquer que de la manière suivante : les assureurs habitués par la jurispru-

(9) Les avaries particulières comprennent les avaries particulières matérielles et les avaries particulières en frais.

dence à considérer les recours de tiers comme une véritable avarie ou tout au moins comme une avarie-frais, ont voulu se protéger contre la multitude de petites réclamations et ils ont stipulé une franchise de 1 %. Tel est le double courant qui a forgé la conception française, véritable compromis entre les conceptions anglaise et allemande.

Quelle est celle dont l'influence l'a emporté ? Ni l'une ni l'autre. L'assurance des recours de tiers n'est pas une assurance distincte, car les stipulations qui la concernent sont mélangées aux autres clauses de la police et les assureurs ne sont obligés qu'à payer au maximum une seule fois la valeur d'assurance. On ne peut assimiler non plus ces réclamations ni à des avaries particulières, ni à des avaries-frais, car la quotité de la franchise diffère, ni à une avarie commune car le fondement en est tout autre. Il faut donc considérer les recours de tiers comme une quatrième sorte d'avaries, ainsi que cela ressort du texte même de l'article 19. L'article 4 apparaît comme le développement du mot « baraterie » de l'article 1^{er}, la retenue du quart doit être regardée comme inhérente à ce genre spécial d'avarie et est stipulée pour donner une garantie supplémentaire aux assureurs et permettre d'insérer la clause autorisant le capitaine à traiter et à transiger avec les tiers.

Dès l'imprimé du 15 juillet 1873, l'influence anglaise décline : la retenue du quart est ramenée au dixième. Il semble plus difficile pour ne pas dire impossible de soutenir qu'il y a là une assurance distincte, étant donné que parmi les exceptions contenues à l'article 3, les assureurs ont ajouté celles relatives aux recours des chargeurs et aux dommages causés dans un port, etc... Il y a donc un véritable enchevêtrement des clauses traditionnelles et des stipulations relatives aux recours de tiers. Il en est de même de l'imprimé du 1^{er} janvier 1886 qui ajoute à l'abordage les réclamations susceptibles de naître du heurt contre un corps fixe ou flottant. Ce même imprimé paraît abandonner la conception spécifiquement française qui vient d'être dé-

gagée : il supprime, en effet, la franchise pour les recours de tiers en ce qui concerne les vapeurs. Toutefois, elle subsiste pour les navires à voiles, l'article 19 prévoyant une franchise de 1 %. Par contre l'imprimé du 1^{er} octobre 1903 permet d'affirmer que ces risques constituent bien une quatrième sorte d'avaries. L'article 1^{er} a subi une légère modification : « Sont aux risques des assureurs « dans les conditions ci-après déterminées » les dommages et pertes qui arrivent... » Les mots mis entre guillemets ont été ajoutés dans le seul but de prévenir tout malentendu sur la portée de l'article 1^{er}. On a voulu faire ressortir que, même dans les cas prévus par cet article, la garantie des assureurs n'est pas illimitée et comporte les diverses restrictions stipulées par les articles suivants et l'article 3 qui contient l'obligation pour les assureurs de payer les recours de tiers, apparaît donc comme une exception à la généralité des risques mis à la charge des assureurs.

L'imprimé du 1^{er} septembre 1913 débute par le titre « Risques couverts » qui contient l'article 1^{er} dont la rédaction est restée la même et l'article 2 qui vise les recours de tiers. L'article 17, placé sous la rubrique « Règlement des pertes et avaries », considère toujours les recours de tiers comme des avaries. La conception n'a donc pas changé. L'imprimé du 9 octobre 1924 n'apporte aucune modification. Mais il n'en est pas de même de l'imprimé actuellement en vigueur qui date du 1^{er} novembre 1928.

Le titre I^{er} « Risques couverts » contient l'article 1^{er}, tel qu'il a été modifié en 1903, et l'article 2 qui vise les recours de tiers. Le titre V est intitulé « Règlement des indemnités ». L'article 17 qui y est rangé a subi une importante modification : il ne vise plus les « avaries », mais les « règlements » :

« Les règlements ne sont effectués par les assureurs que sous la retenue des franchises ci-après, toujours prélevées sur la valeur d'assurance du navire :

« Sur les navires à voiles, avec ou sans moteurs propulseurs, ainsi que sur les chalands, péniches et autres bâtimens analogues :

« 1 % pour les avaries communes ;

« 1 % pour les recours de tiers ;

et pour les avaries particulières : 3 à 5 % suivant l'âge du navire et suivant qu'il est construit en bois ou en fer.

« Sur les navires à vapeur et ceux naviguant exclusivement à l'aide de moteurs :

« 1 % pour les recours de tiers ;

et pour les avaries particulières : 2 à 5 % suivant l'âge du vapeur.

« Il ne sera retenu aucune franchise pour les avaries communes. »

L'article 28 du Titre VI « Obligations des assurés » vise la prescription. Tels sont les articles qui nomment expressément les recours de tiers. Il faut leur joindre l'article 32 du titre VIII « Limitation des engagements des assureurs », car il est absolument général puisqu'il débute ainsi : « dans tous les cas entraînant la responsabilité des assureurs... »

Etant donné ces différents textes, quelle est la conception française actuelle ? L'assurance des recours de tiers ne peut pas être considérée comme une assurance distincte de l'assurance du navire proprement dit. En effet, les clauses qui visent ces réclamations sont mélangées avec celles relatives au corps lui-même. Certains articles seraient communs aux deux polices, comme les articles 23 (paiement trente jours après la remise des pièces justificatives), 24 (compensation des primes) et 32 (limite des engagements des assureurs). Il n'y a dans l'imprimé français qu'une seule et même police. Suivant le système des tribunaux, l'article 1^{er} tel qu'il est rédigé, mettant à la charge des assureurs la baraterie de patron, les oblige à supporter non seulement tous les risques maritimes, sauf les risques de guerre, exclus par l'article 3, mais encore tous les recours de tiers sans exception. Les mots « dans les conditions ci-après déterminées » qui y sont insérés, visent sans aucun doute les articles 3 à 6 qui énumèrent ce dont les assureurs sont exonérés et aussi l'ar-

ticle 2 qui, n'admettant la responsabilité des assureurs que pour certains recours de tiers, rejette implicitement tous ceux qu'il ne met pas formellement à leur charge. Ce point de vue est confirmé par les termes mêmes de l'art. 4 : « Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que besoin à ce qui a été dit à l'article 1^{er} quant à la garantie de la baraterie... » Les 6^e et 7^e exceptions rejettent les réclamations des chargeurs du navire assuré et celles pour faits de morts ou de blessures. Dans ces conditions, il est difficile de nier que les assureurs n'admettent pas le système établi par les trois arrêts de la Cour de Cassation. Si l'on avait à faire à deux polices, il faudrait créer un pendant à l'article 4 ou tout au moins mentionner dans ce même article, que l'on déroge aussi à l'article 2. Telle est, du reste, la thèse adoptée implicitement par le tribunal de Commerce de Marseille, dans son jugement du 20 juillet 1898 ⁽¹⁰⁾ qui sera examiné dans la section V du chapitre II de ce titre. On peut toutefois citer en sens contraire, l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix, du 16 mars 1925 ⁽¹¹⁾ qui a considéré que les articles 1 et 2 de l'imprimé étaient indépendants l'un de l'autre, mais d'ailleurs sans alléguer aucune raison pour justifier ce système ⁽¹²⁾. Cela est du reste insoutenable, car l'indépendance totale de ces deux articles entraînerait nécessairement la conséquence suivante : les assureurs contractent, en signant la police ou plutôt les deux polices réunies dans le même instrument, un double engagement, comme c'est le cas pour les assureurs anglais et les assureurs terrestres ou fluviaux ; or, ce résultat est en contradiction formelle avec l'article 32 qui prévoit comme limite des engagements des assureurs, la somme souscrite par eux. Ce système doit donc être abandonné, car il est loin de correspondre à la réalité.

(10) M. 1898. I. 395.

(11) Dor. Sup. 3. 337.

(12) Voir Section II du chapitre II.

On ne peut davantage soutenir que les recours de tiers doivent être assimilés aux avaries particulières ou en frais. Certes, cette conception se rapproche beaucoup plus de la vérité que la précédente, mais elle n'est pas satisfaisante. D'une part, la quotité de la franchise diffère : 1 % pour les recours de tiers, alors qu'elle est au minimum de 3 % pour les avaries particulières (avaries particulières matérielles et avaries en frais et encore certaines de ces dernières sont remboursées sans franchise, art. 19) ⁽¹³⁾. Si les recours de tiers sont regardés comme de simples avaries particulières, le taux de la franchise devrait nécessairement être le même, comme cela existait en Allemagne avec la police de Brème et l'A.S.V.B. De plus, dans tous les cas où il y aura à la fois des avaries particulières et des recours de tiers il ne devrait y avoir qu'une seule déduction de franchise, alors que, dans la pratique, le règlement fait par l'assureur comportera la déduction de la franchise d'avarie particulière de 3 %, par exemple, et aussi celle de recours de tiers de 1 %. D'autre part, s'il s'agissait d'une de ces deux sortes d'avarie, la retenue du dixième deviendrait inexplicable.

La conception qui prévaut donc actuellement dans l'imprimé français de 1928 est celle qui a été dégagée à propos des imprimés précédents : les réclamations des tiers constituent une quatrième sorte d'avarie qui s'ajoute aux avaries particulières matérielles, aux avaries communes et aux avaries-frais. Il en est ainsi malgré la modification qui a été apportée à l'article 17. On a eu beau substituer au mot « avaries » celui de « règlements », les recours de tiers doivent toujours être considérés comme une catégorie spéciale d'avarie, car telle est bien la conception dont tout l'imprimé est imprégné. Ils constituent, par leur nature même, des avaries dont les règles se séparent de celles des autres, ce qui explique la retenue du dixième et l'absence de réduction pour différence du vieux au neuf. Cette conception

(13) La quotité de la franchise applicable aux réclamations des tiers est la même que celle stipulée pour les avaries communes, mais on ne peut les assimiler, car leur nature est complètement différente.

est avantageuse pour les assureurs comme cela ressortira dans l'examen des différentes conséquences qui en découlent.

Si les assureurs veulent adopter la conception anglaise ou qu'ils s'y voient contraints par une modification des règles légales relatives à la limitation de responsabilité des armateurs et s'ils veulent revenir, dans une certaine mesure, au droit commun des assurances terrestres et fluviales, il sera nécessaire qu'ils procèdent à une refonte complète de leur imprimé et qu'ils rangent leurs clauses sous différents paragraphes, comme c'est le cas notamment pour la « police de navigation intérieure ». La conception qui régit l'assurance des recours de tiers dans les imprimés sur corps de navires en constructions et sur corps de navires en séjour dans un port, est identique pour les mêmes raisons.

La police d'assurance de la responsabilité des chantiers de réparations de navires du 21 novembre 1929, est, comme l'indique son nom, une simple assurance de responsabilité sans qu'y soit jointe une assurance de chose. L'article 1^{er} est, du reste, formel :

« La présente police a pour unique objet de garantir l'assuré dans les conditions ci-après déterminées, de la responsabilité civile qu'il peut encourir du fait, soit de ses actes personnels, soit de ceux de ses agents... en raison tant des dommages matériels subis par le navire ci-après désigné, dont la réparation lui a été confiée, que des recours de tiers exercés contre ledit navire pour abordage de ce dernier avec un autre navire... »

Cette police a une étendue plus large, puisqu'elle couvre même les fautes personnelles de l'assuré et de tous ses agents ou préposés, alors que les polices d'assurance maritime ne garantissent que les fautes des préposés maritimes et non point celles de l'armateur lui-même et de ses préposés terrestres.

§ 2. — ITALIE

Les assureurs de ce pays ont simplement copié, sans modifications importantes, les clauses de l'imprimé français de 1886 ; tout ce qui vient d'être dit pour la France s'applique donc ici. Il y a lieu de signaler notamment que l'article 2 prévoit une retenue du dixième, que l'article 5 est rangé sous le titre « Risques exclus » et contient un mélange des exceptions relatives à l'article 1^{er} (risques assumés), et à l'article 2 (recours de tiers pour abordage et heurt) et que l'article 18, § 3, prévoit que « la somme assurée est, pour chaque voyage, la limite de l'obligation des assureurs ». Ces différents points sont suffisants pour faire considérer que l'imprimé italien a adopté la conception française. Certes, il ne contient pas de franchise de recours de tiers, mais cela n'a rien d'étonnant, car visant uniquement les vapeurs en fer, il a adopté la solution française de l'imprimé de 1886 qui ne la maintenait que pour les navires à voiles. L'article 2 n'est pas rangé sous le titre « Risques assumés », comme dans la police française, mais sous un titre spécial, « Recours de tiers pour abordage et heurt », mais on ne peut en déduire qu'il y a un double engagement des assureurs et par conséquent deux polices, car l'article 18, §3, indique que la somme assurée est le maximum des obligations des assureurs.

§ 3. — PAYS-BAS

Il ne s'agit ici, bien entendu, que des conditions de Bourse d'Amsterdam et de Rotterdam. Les assureurs néerlandais ont subi d'une manière certaine l'influence anglaise, puisque la retenue est du quart ; toutefois, les « Conditions de Bourse » ne peuvent être considérées comme indépendantes de la police d'assurance maritime, car les assureurs ne sont tenus au maximum de payer qu'une seule fois la

valeur d'assurance ; elles stipulent toutes deux : « Le montant total à payer par l'assureur n'excédera jamais la somme souscrite. » Ce n'est pas non plus la conception allemande, puisque les conditions d'Amsterdam ne stipulent pas de franchise, à l'instar de la police italienne, et probablement sous l'influence de la « Running down clause ». Par contre, celles de Rotterdam stipulent à l'article 6 que la franchise d'avaries particulières de 3 % est aussi applicable aux recours de tiers. Cette dernière police semblerait avoir adopté la conception allemande et avoir assimilé les réclamations des tiers aux avaries particulières, mais il n'en est rien, car cette franchise doit être considérée comme ayant pour seul but d'éviter aux assureurs le remboursement des avaries de peu d'importance. Ce but est atteint, car les assureurs ont considéré que, lors d'un événement donnant lieu à réclamation de la part des personnes lésées, il y avait presque toujours des avaries particulières et que le taux de la franchise serait trop élevé s'il ne visait que les seuls recours de tiers ; en conséquence, ils ont stipulé que la franchise de 3 % traditionnellement prévue pour les avaries particulières serait aussi commune à ces autres risques. Actuellement, cette franchise n'existe plus pour les recours de tiers. Les assureurs de Rotterdam ne peuvent enfin avoir regardé les recours de tiers comme des avaries particulières, car la retenue du quart serait alors peu compréhensible.

Ces deux polices ont donc adopté la conception française et les recours de tiers constituent une quatrième sorte d'avarie qui est réglementée d'une manière spéciale.

SECTION IV

EXPLICATION DE CES DIFFERENTES CONCEPTIONS ET LEURS EFFETS SUR LA GARANTIE DONNEE A L'ARMATEUR

La véritable explication de ces diverses conceptions n'est pas toujours historique. Il ne faut pas, en effet, oublier le lien étroit qui unit l'assurance des recours de tiers et la limitation de responsabilité dont jouissent les propriétaires de navires vis-à-vis des réclamations de tiers. Certes, l'armateur est, quelle que soit la conception adoptée, efficacement protégé toutes les fois que la somme formée par les avaries de son navire et les réclamations des tiers ne dépasse pas la valeur d'assurance du navire, ce qui est le cas le plus ordinaire. Mais comme il arrive néanmoins que le seul montant réclamé par les différentes personnes lésées, à la suite d'un accident, dépasse la valeur du navire et qu'en conséquence, le propriétaire du navire limite sa responsabilité, il est nécessaire d'étudier la garantie que procure à l'armateur les diverses conceptions qui viennent d'être dégagées. Ces limitations de responsabilité n'existent d'ailleurs que lorsque le propriétaire n'a commis aucune faute personnelle, point qui n'a, du reste, ici, absolument aucun intérêt, car il est admis partout que l'assureur maritime voit sa responsabilité dégagée par une telle faute.

Dans cette section et la suivante, il sera fait abstraction des retenues et franchise, car cela n'influence en rien la question de principe, les déductions qu'elles entraînent ne permettent pas de dire que l'assuré est inefficacement couvert. Il ne sera pas tenu compte du fret, car, d'une part, l'influence de cet élément de la fortune de mer sera étudié plus loin, et, d'autre part, il est le plus souvent assuré soit directement par des assureurs, soit indirectement par les

chargeurs, étant donné la très grande fréquence des clauses le stipulant acquis à tout événement.

§ 1. — ANGLETERRE

La limitation de responsabilité admise par le législateur anglais en faveur des armateurs est contenue dans l'article 503 du Merchant Shipping Act de 1894, reproduisant notamment l'article 54 du Merchant Amendment Act. de 1862 : « Les propriétaires de navires ne seront pas responsables (sous condition de n'avoir pas commis de faute personnelle) au delà des proportions ci-après, savoir...

b) Pour la perte ou l'avarie de bâtiment, colis, marchandises ou autres choses, au delà d'une somme totale de £ 8, au maximum par tonneau de jauge de leur navire. » Supposons que le propriétaire d'un navire de 1.500 tonnes, assuré pour £ 12.000, se voie réclamer par les tiers, à la suite d'un abordage dont il est seul responsable, une somme de £ 15.000. Son navire a subi des avaries se chiffrant à £ 7.500. Il pourra limiter sa responsabilité vis-à-vis des tiers en « versant en Cour » une somme de 1.500 fois £ 8, soit £ 12.000. La perte réelle qu'il subira à la suite de cet accident se chiffre à £ 7.500 d'avaries particulières, plus £ 12.000 payées pour limiter sa responsabilité, soit £ 19.500.

Le résultat du système de limitation de responsabilité admis par le Merchant Shipping Act est que l'armateur aura à supporter une perte dont le maximum peut être de deux fois la valeur de son navire ⁽¹⁴⁾, une première fois si le navire coule, une seconde pour limiter sa responsabilité. Cette limitation impliquerait nécessairement l'adoption de la conception d'après laquelle l'assurance des recours de tiers

(14) Ce n'est pas tout à fait exact, car le chiffre de £ 8 adopté comme étant la valeur d'un tonneau de jauge net, est assez inférieur à la valeur réelle de la plupart des navires actuels en période normale.

est une assurance entièrement distincte de l'assurance sur corps. La responsabilité qui incombe à l'armateur a, en effet, un caractère strictement personnel et non réel comme en droit allemand, par exemple. Il est responsable sur tous ses biens tant maritimes que terrestres absolument comme le propriétaire d'une voiture automobile. Il n'y a pas de fortune de mer constituée matériellement, distincte de la fortune de terre comme en Allemagne et dans les Pays scandinaves. L'armateur anglais ne se trouve pourtant pas exactement sur le même pied que le propriétaire d'une voiture automobile, ce dernier n'ayant pas le droit de limiter sa responsabilité. Etant responsable d'une façon illimitée, il se couvre contre les recours de tiers pour un chiffre qu'il fixe dans sa police et qu'à sa volonté il peut modifier. Il en est de même pour l'armateur sans que celui-ci ait besoin de dépasser le forfait admis par la loi. Dans l'exemple, pris tout à l'heure, le propriétaire du navire récupérera de ses assureurs ⁽¹⁵⁾ £ 12.000 sous l'empire de la « collision clause » et £ 7.500 en vertu de son assurance sur corps. Il a donc la certitude d'être couvert intégralement, certitude qui ne peut exister chez le propriétaire d'une automobile que s'il a demandé à être garanti d'une façon illimitée.

§ 2. — ALLEMAGNE ET PAYS SCANDINAVES

L'article 8 du Code maritime scandinave, comme le § 486 du H.G.B., décide que l'armateur peut, dans tous les cas, limiter sa responsabilité vis-à-vis des tiers à la valeur du navire et du fret. En cas d'abordage, par exemple, seule la fortune de mer est obligée, l'armateur n'a même pas besoin de faire abandon ⁽¹⁶⁾. Les tiers lésés ont un véritable

(15) En cas de « three fourths clause », son club réglera le quart non couvert par la police.

(16) A. Sieveking, a brief summary of the German law relating to the shipowner's liability, *Bulletin du Comité Maritime International*, n° 12, p. 76 ; COSACK, *Traité de droit commercial*, traduction Miss, I, p. 243.

droit réel sur le navire et le fret, mais leur droit ne va pas au delà, ils ne peuvent se faire payer ni sur la fortune de terre, ni sur les autres fortunes de mer ⁽¹⁷⁾. Tandis qu'en droit anglais, comme du reste en droit français, la limitation accordée aux propriétaires de navires est une dérogation au droit commun et par conséquent une faveur, en droit allemand, au contraire, cette responsabilité est une aggravation exceptionnelle de la responsabilité qui, normalement, incombe à un commettant, du fait de ses préposés, car les § 278 et 831 du Code de Commerce allemand déchargent le commettant ayant apporté tous les soins voulus au choix de ses préposés. Suivant Verneaux ⁽¹⁸⁾, la responsabilité du propriétaire « trouve dans le patrimoine exposé en aventure maritime à la fois son origine et sa limite ».

Il résulte de ce système que la perte maximum subie par l'armateur est la valeur de son navire. Prenons le cas d'un navire valant Mk 60.000 et qui est assuré pour sa pleine valeur. A la suite d'un abordage dont il est seul responsable, ses avaries sont de Mk 37.500 et les réclamations des tiers de Mk 75.000. Le navire ne pouvant être poursuivi par les tiers que jusqu'à concurrence de sa valeur après l'accident, son propriétaire se libérera donc de sa dette de Mk 75.000 avec un objet qui ne vaut que Mk 22.500. Cet abordage lui aura coûté exactement la valeur de son navire (et ne saurait lui coûter plus). Il récupérera l'intégralité de sa perte de ses assureurs qui régleront comme s'il y avait perte totale, puisque les recours de tiers sont assimilés aux avaries particulières. Il en serait de même si le navire avait coulé, le fait que le navire n'a plus aucune valeur n'empêche pas l'armateur d'exercer le droit qu'il possède de limiter sa responsabilité civile engagée par un membre de l'équipage.

La conception germano-scandinave de l'assurance des recours de tiers offre donc à l'armateur une protection efficace.

(17) LEWIS et BOEYENS, *das deutsche Seerecht*, § 486, p. 188.

(18) *Recueil de législation de Toulouse*, 1906, p. 279.

§ 3. — FRANCE ET ITALIE

L'article 216 du Code de Commerce français et l'article 492 du Code de Commerce italien donnent à l'armateur la faculté de se libérer vis-à-vis des tiers par l'abandon du navire et du fret. Mais tandis que dans les pays précédents, il s'agit d'un véritable droit qui peut toujours être exercé, cette faculté accordée aux propriétaires de navires est considérée en Italie et en France comme un privilège exorbitant ou tout au moins exceptionnel. Le droit commun étant la responsabilité illimitée sur tous les biens, il en résulte que les jurisconsultes et les tribunaux ont tendance à régler très étroitement l'exercice de l'abandon et à admettre facilement la déchéance du propriétaire. Il en est ainsi soit par une renonciation volontaire qui est d'ailleurs excessivement rare, soit par renonciation tacite dont les divers cas, étant mal définis, font courir des risques dangereux aux armateurs. Il y aurait renonciation tacite toutes les fois où le propriétaire a, par son fait, détruit ou laissé détruire les éléments composant sa fortune de mer, comme par exemple : reconnaissance de l'obligation, exploitation ou vente du navire.

Voyons les résultats de ce système. Un navire assuré pour Frs 150.000, sa juste valeur, en aborde un autre par sa faute. Il subit Frs 80.000 d'avaries. L'armateur de l'autre réclame Frs 200.000 tant pour ses avaries que pour son chômage. Quelle va être la perte maximum subie par le propriétaire du navire assuré ? S'il peut faire abandon, sa perte sera, comme en Allemagne, de Frs 150.000, valeur du navire, somme qu'il pourra récupérer de ses assureurs. Si, au contraire, il ne peut invoquer l'article 216 C. Com., il supportera ses propres dommages, Frs 80.000, plus l'intégralité des recours de tiers, soit Frs 200.000, au total, Frs 280.000. Les assureurs ne lui rembourseront que Frs 150.000 en avaries particulières et en recours de tiers. L'exemple est beaucoup plus probant si l'on suppose que

le navire assuré coule et que les recours de tiers s'élèvent à la somme de Frs 300.000. La perte de l'armateur est de Frs 150.000, valeur du bateau, plus Frs 300.000 dus aux tiers. En principe, il abandonnera à ceux-ci l'épave au fond de la mer, et acquittera donc les Frs 300.000 sans rien déboursier. Sa perte réelle sera donc de Frs 150.000 que les assureurs lui paieront intégralement comme perte totale. Il est efficacement protégé. Mais il ne l'est plus si les tribunaux trouvent qu'il y a eu renonciation tacite. Dans ce cas, il devra prendre sur sa fortune de terre pour payer les Frs 300.000. L'accident lui aura donc coûté Frs 450.000 et, comme dans le cas précédent, il ne pourra récupérer que Frs 150.000, maximum de l'engagement pris par ses assureurs. Dans ce dernier cas, l'armateur n'est évidemment pas protégé d'une manière efficace. Pour qu'il le fût, il faudrait que l'assurance des recours de tiers soit comprise de la même façon qu'elle l'est en assurance terrestre ou qu'il puisse user, dans tous les cas, de la faculté d'abandon (système allemand). Il serait nécessaire que l'assurance des recours de tiers soit entièrement distincte de l'assurance sur corps du navire, qu'elle soit un contrat accessoire contenant un engagement de l'assureur à indemniser l'armateur pour une somme indépendante de celle fixée pour la valeur du navire et qui serait déterminée librement par l'intéressé. Ce système présenterait un gros inconvénient : pour que l'armateur soit complètement protégé, il devrait demander une garantie illimitée et ce, que son navire soit d'un faible tonnage ou l'un des plus puissants navires actuels. La conception française de l'assurance des recours de tiers n'est donc pas en rapport avec le système de limitation adopté par le Code de Commerce ; cela est dû à ce que, d'une part la jurisprudence a raisonné en n'envisageant que l'hypothèse où l'armateur peut faire abandon et que, d'autre part, les assureurs français ont imité trop rigoureusement les anglais, alors que les systèmes de limitation sont fort différents.

Une convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer fut signée à Bruxelles, le 25 août 1924 ⁽¹⁹⁾. Le gouvernement français a, par un décret paru au *Journal officiel* du 18 décembre 1935, ratifié la Convention Internationale de Bruxelles. Ce sont donc ces nouvelles règles qui s'appliquent à partir du 23 février 1936 dans les rapports entre Français et ressortissants d'un pays ayant ratifié la Convention, tandis que les relations entre Français et entre Français et ressortissants d'un pays n'ayant pas ratifié la Convention, sont toujours régies par l'art. 216 C. Com.

Voici l'économie de la nouvelle législation internationale :

« Article 1^{er}. — Le propriétaire d'un navire de mer n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire :

1° des indemnités dues à des tiers à raison des dommages causés à terre ou sur l'eau, par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire ;

.....

5° de l'obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé et des obligations s'y rattachant.

Toutefois, pour les créances prévues aux numéros 1 à 5, la responsabilité visée par les dispositions qui précèdent, ne dépasseront pas une somme totale de £ 8 par tonneau de jauge du navire. »

« Article 3. — ... l'estimation du navire a pour base l'état du navire aux époques ci-après établies :

1° En cas d'abordage ou d'autres accidents, à l'égard de toutes les créances qui s'y rattachent et qui sont nées jus-

(19) Les principales dispositions de cette convention avaient été recueillies dans l'avant-projet de loi préparé par l'Association française du droit maritime, pour remplacer l'article 216 C. Com.

qu'à l'arrivée au premier port atteint après l'accident, ainsi qu'à l'égard des créances résultant d'une avarie commune occasionnée par l'accident, l'estimation est faite d'après l'état du navire au moment de l'arrivée au premier port.

Si, avant ce moment, un nouvel accident, étranger au premier, a diminué la valeur du navire, la moins-value ainsi occasionnée n'entre pas en ligne de compte à l'égard des créances se rattachant à l'accident antérieur. »

D'après l'article premier, l'armateur n'est plus tenu, pour limiter sa responsabilité, d'abandonner le navire en nature, il lui suffira de verser aux créanciers la valeur de sa fortune de mer, soit la valeur du navire en état d'avarie après l'accident qui donne lieu à recours de tiers. La responsabilité du propriétaire de navire variera donc entre la valeur du navire avant l'accident (si l'on suppose qu'il ne s'est pas fait d'avarie dans l'événement) et une somme égale à zéro (si le navire coule à la suite de l'abordage) ; cet article n'apporte donc aucune modification au point de vue des recours de tiers. Au lieu d'aggraver la responsabilité de l'armateur français, la convention l'atténue même ; il ne s'agit plus, en effet, d'une simple faculté dont les tribunaux peuvent prononcer la déchéance, mais bien d'un véritable droit que le propriétaire de navire peut invoquer en tout état de cause. Il n'en est toutefois pas de même de l'article 3 qui aggrave considérablement la responsabilité des armateurs : la limitation de responsabilité n'est plus déterminée par voyage, mais par événement distinct. A tous les accidents (par exemple deux ou trois abordages distincts) survenus au cours d'un même voyage, l'armateur ne pourra plus opposer la même limitation (abandon du même navire et du même fret), il devra, pour chaque cas distinct verser aux créanciers la somme représentant la valeur de son navire en état d'avaries sans que la moins-value entraînée par le second accident entre en ligne de compte à l'égard des créances nées du premier événement.

« Art. 4. — Le fret visé à l'article premier, y compris le

prix de passage, s'entend pour les navires de toutes catégories d'une somme fixée à forfait et, à tout événement, à 10 % de la valeur du navire au commencement du voyage.

Cette indemnité est due alors même que le navire n'aurait gagné aucun fret. »

Cette disposition permettra aux armateurs de se protéger efficacement contre tous recours de tiers ainsi que cela ressortira plus loin à propos de l'étude de la contribution du fret aux recours de tiers.

« Art. 7. — En cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire est, à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit, responsable, au delà de la limite fixée aux articles précédents, jusqu'à concurrence de £ 8 par tonneau de jauge du navire. Les victimes d'un même accident ou leurs ayants droit concourent entre eux sur la somme formant l'étendue de la responsabilité.

Si les victimes ou leurs ayants droit ne sont pas intégralement indemnisés sur cette somme, ils concourent, pour ce qui leur reste dû, avec les autres créanciers. ... »

L'armateur doit donc verser une somme supplémentaire de £ 8, alors que traditionnellement, l'abandon du navire et du fret le libérerait à l'égard de tous ses créanciers. Cette disposition aggrave fortement la responsabilité des armateurs français qui, dans tous les cas où il y aura des dommages corporels, devront verser au maximum une nouvelle somme de £ 8 par tonne de jauge.

Devant les modifications importantes imposées par ce décret, certains armateurs se sont émus et ont demandé à être garantis par leurs assureurs. Certains de ces derniers furent d'avis de ne pas modifier les clauses de l'imprimé sur corps du 1^{er} novembre 1928, mais de couvrir les différences entre l'article 216 et la Convention de Bruxelles par une police spéciale garantissant totalement les armateurs. Certains même ont envisagé de garantir les proprié-

taires de navires pour les responsabilités relatives aux dommages corporels. Voici un projet :

« La police a pour unique objet de couvrir sur le navire mentionné ci-dessus et jusqu'à concurrence de £ 16 par tonne de jauge, le montant des recours, tels qu'ils sont définis au premier paragraphe de l'article premier et à l'article 7 de la Convention Internationale de Bruxelles du 25 août 1924, mais à l'exclusion des recours faisant l'objet des § 2, 3, 4, 6, 7 et 8 du dit article premier, qui pourraient être exercés contre l'assuré par des tiers quelconques, équipages, passagers compris, aussi bien de ce navire que des navires appartenant à d'autres, à la suite d'un événement de mer quel qu'il soit, soit pour dommages matériels éprouvés, en tant que les dits recours ne seront pas couverts par la police sur corps, dont les assureurs soussignés déclarent connaître les conditions, soit pour faits de morts ou de blessures.

« Dans le cas où l'assuré ne pourrait ou ne voudrait user de la faculté d'abandon prévue à l'article 216 du Code de Commerce, les règlements s'établiront sur les bases du premier ou du dernier alinéa de l'article premier, ainsi que de l'article 7 de la Convention Internationale de Bruxelles du 25 août 1924, les recours de tiers pouvant, en conséquence, être éventuellement réglés jusqu'à concurrence de £ 16 la tonne.

« Il est convenu que les assureurs soussignés n'auront à intervenir pour les dommages matériels qu'au cas où la responsabilité des assureurs de la police sur corps aurait été complètement épuisée par suite du paiement par eux de la valeur totale assurée sur corps.

« Les réclamations pour faits de morts ou de blessures étant exclues de la police sur corps, les assureurs soussignés seront seuls appelés en cause pour les recours de cette nature, et ce, jusqu'à concurrence de £ 16 par tonne.

« Toutefois, la présente police ne couvre pas les cas de mort ou d'accident (incapacité temporaire ou permanente) visés par la loi française sur les accidents du travail ou régissant les gens de mer ⁽²⁰⁾.

(20) C'est conforme au § 3 de l'article 7 de la Convention.

« En cas de sinistre, le capital assuré se rétablira automatiquement sans qu'il y ait lieu à paiement d'une nouvelle prime.

« Toute réclamation à la charge des assureurs soussignés sera remboursée intégralement sans retenue ni franchise. »

Ce projet de police n'est autre qu'une assurance sur excédent de recours de tiers, comme cela ressortira du chapitre IV. Il a l'inconvénient d'étendre la responsabilité des assureurs à tout « événement de mer », alors que, d'après l'imprimé de 1928, leur garantie ne couvre que les recours de tiers susceptibles de naître de l'« abordage et du heurt contre un corps fixe ou flottant ». Si donc l'on veut maintenir actuellement le statu quo, en attendant la modification de l'article 216 C. Com. ⁽²¹⁾, il suffit d'insérer dans la police sur corps la clause manuscrite suivante :

« Dans le cas où l'armateur se verra appliquer les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924, les articles 2 et 32 de l'imprimé devront se lire ainsi :

« ART. 2. — Les risques de recours de tiers autres que ceux qui seront exceptés par les 6^e et 7^e paragraphes de l'article 4, exercés contre le navire assuré pour abordage de ce dernier avec un autre navire, ou heurt du navire assuré contre un bâtiment flottant, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, sont à la charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dommages alloués et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée ou de la valeur du navire à raison de £ 8 par tonne et ce, pour chaque événement distinct et séparé.

« L'assuré supporte le dixième des dommages.

« Il lui est interdit de faire assurer ce dixième.

(21) Il semble qu'elle ne saurait tarder, car l'application de la Convention va entraîner d'épineux problèmes de droit international privé : à la suite d'un abordage entre un navire français et un navire belge, le procès entre les deux armateurs qui appartiennent tous deux à des pays ayant ratifié la Convention, sera régi par cette dernière. Mais si, sur le navire belge, se trouve une cargaison appartenant à des Français, quelle sera la loi applicable dans le procès intenté en France ?

« En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit rétabli.

« ART. 32. — Dans tous les cas entraînant la responsabilité des assureurs, chacun d'eux n'est engagé qu'au prorata de la somme par lui souscrite, laquelle forme la limite de ses engagements : pour chaque voyage en ce qui concerne l'article premier, pour chaque événement distinct et séparé en ce qui concerne l'article 2. L'assureur ne peut jamais être tenu de payer au delà, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit. »

Une fois que les dispositions de la Convention Internationale auront été insérées dans le Code de Commerce, armateurs et assureurs pourront à leur gré continuer comme par le passé, à couvrir seulement les recours de tiers naissant de certains accidents ou, au contraire, garantir tous ceux susceptibles d'incomber au propriétaire de navire (pour concurrencer les Protectings anglaises). Pour ce faire, ils auront le choix entre les trois procédés suivants :

a) Modifier le texte des articles 2 et 32 de l'imprimé (d'une manière analogue à celle ci-dessus) et supprimer les § 5 et 6 de l'article 4. Si l'on veut couvrir les recours des créanciers de dommages corporels, il faudra ajouter une police d'assurance de responsabilité dont le maximum sera fixé à £ 8 par tonneau de jauge du navire.

b) Joindre à l'imprimé-corps, une police sur excédent de recours de tiers analogue au projet dont le texte vient d'être donné.

c) Bouleverser toute la conception française de l'assurance des recours de tiers et copier dans une certaine mesure ce qui est la règle dans l'assurance terrestre et fluviale : cumuler, juxtaposer dans le même contrat une assurance de chose et une assurance de responsabilité.

§ 4. — LES ETATS-UNIS

Pour limiter sa responsabilité, le propriétaire peut, dans tous les cas, abandonner soit le navire dans l'état où il se

trouve, soit la valeur du navire après l'accident. C'est un système analogue au système français dont les résultats, du point de vue de l'assurance des recours de tiers, sont identiques à ceux qui ont été étudiés pour l'Allemagne, car, en tout état de cause, la perte maximum que peut faire l'armateur est égale à la valeur de son navire. Étant donné cela, on conçoit mal que les assureurs américains aient adopté la « running down clause » qui les oblige à payer au maximum deux fois la valeur d'assurance, alors qu'il suffirait à l'armateur de toucher une fois cette valeur. Si la « collision clause » a cependant prévalu en Amérique c'est sans doute pour les deux raisons suivantes : d'une part, l'influence, extrêmement forte, au point de vue juridique et commercial, exercée par la Grande-Bretagne sur son ancienne colonie pendant la première moitié du XIX^e siècle, et, d'autre part, la proximité d'un grand nombre de pays où les dispositions du Merchant Shipping Act étant en vigueur, les propriétaires de navires américains pouvaient se voir obligés de verser £ 8 par tonne pour chaque accident. La « Running down clause » étant insérée dans les polices, les armateurs pouvaient ne pas faire abandon toutes les fois où le montant des réclamations était inférieur à la valeur d'assurance, car, dans ce cas, ils recevaient de leurs assureurs ce qu'ils devaient payer aux tiers grâce à la « Collision clause » en plus des réparations de leur propre navire, ces dernières étant récupérables d'après la forme ordinaire de la police du Lloyd's. Ainsi, supposons un navire assuré \$ 75.000. À la suite d'un abordage dont il est seul fautif, il subit des avaries s'élevant à \$ 50.000 et les recours de tiers se montent à \$ 60.000. L'armateur pourra soit abandonner le navire à ses créanciers, soit leur payer la valeur restante : \$ 25.000 (\$ 75.000 valeur avant l'accident, moins \$ 50.000 coût de la remise en état). Dans ce dernier cas, les assureurs lui paieront \$ 75.000, perte qu'il a subie réellement. S'il ne fait pas abandon, il touchera \$ 50.000 en « avaries particulières » et \$ 60.000

en vertu de la « Running down clause ». Dans les deux cas, il ne déboursa rien dont il ne soit remboursé par ses assureurs. Toutefois, si la « collision clause » est aux trois-quarts et s'il n'est pas couvert par un Club pour le 1/4 restant, l'armateur a intérêt à limiter sa responsabilité afin de subir la retenue du quart sur une somme moins forte. En effet, s'il limite sa responsabilité, il récupérera de ses assureurs \$ 50.000 en avaries particulières et \$ 18.750 (trois-quarts de \$ 25.000) en recours de tiers, soit \$ 68.750 alors que sa perte est de \$ 75.000, ce qui correspond à un découvert de 8,33 %. Dans le deuxième cas, il recevra des souscripteurs de sa police, \$ 50.000 en avaries particulières et \$ 45.000 (trois-quarts de \$ 60.000) en recours de tiers, soit \$ 95.000, alors que sa perte est de \$ 110.000, d'où un découvert de 13,63 %.

§ 5. — BELGIQUE

Ce qui vient d'être dit pour la France et l'Italie a été vrai pour la Belgique jusqu'au moment où sa législation maritime a été complètement refondue. L'article 216 du Code de Commerce belge a été remplacé par l'article 7 du Code Maritime qui admet la libération du propriétaire par abandon du navire et du fret, et ce, dans tous les cas. Le système admis par la Cour de Cassation dans son arrêt du 4 décembre 1862 est donc semblable à celui qui a été étudié pour l'Allemagne et les Etats-Unis, tout au moins en ce qui concerne la perte maximum que peut éprouver l'armateur du fait d'un abordage, par exemple. La solution indiquée *in fine* pour ce dernier pays s'appliquait donc.

Les articles 46 et 47 de la loi du 10 février 1908 ont modifié cet état de chose. Le propriétaire de navires a actuellement option entre trois modes de libération :

a) Abandon du navire et du fret dans tous les cas (système analogue à celui en vigueur aux Etats-Unis).

b) Paiement de la valeur du navire à la fin du voyage (comme aux Etats-Unis).

c) Paiement d'une indemnité forfaitaire de Frs B. 200, portée à Frs B. 1.400 par tonneau de jauge (système anglais).

Quel que soit le mode de libération choisi par l'armateur, il est toujours efficacement protégé par la « collision clause » à condition toutefois que la valeur d'assurance du navire soit égale à la somme que représente Frs B. 200 multipliés par le tonnage du navire. S'il n'en est pas ainsi, l'armateur a tout intérêt à opter pour l'un des deux premiers modes de libération.

§ 6. — PAYS-BAS

L'article 231 du Code de Commerce était analogue à l'article 216 C. Com. français et donnait lieu quant aux clauses adoptées par les assureurs d'Amsterdam et de Rotterdam aux difficultés déjà exposées pour la France et l'Italie. L'effet de la « running down clause » sur la protection de l'armateur sera étudié dans la section suivante à propos de l'application de l'article 216 C. Com. français à un armateur anglais dont la police contient cette même clause.

La loi du 22 décembre 1924 a modifié ce système et a fixé la limite de responsabilité des propriétaires de navires à Fl. H. 50 par mètre cube du tonnage net du navire. Les armateurs néerlandais qui sont assurés aux conditions anglaises sont donc protégés grâce à la « collision clause ». Mais il n'en est pas de même de ceux couverts à Amsterdam ou à Rotterdam, car du fait de la nouvelle réglementation de la limitation de responsabilité, les armateurs sont exposés à perdre d'une part la valeur de leur navire, s'il coule ou s'il est totalement avarié, et d'autre part une somme calculée sur le tonnage de leur navire à raison de Fl. H. 50 par mètre cube, pour les indemnités qui leur seront récla-

mées par les tiers lésés. Actuellement les assurés néerlandais se couvrent par des assurances sur excédent de recours de tiers, mais il est à prévoir que sous peu les assureurs modifieront leur conception de l'assurance de ces risques pour la mettre d'accord avec la nouvelle limitation de responsabilité. Ils adopteront probablement le système anglais d'assurance distincte qui seul permettra aux armateurs d'être intégralement couverts. Les assureurs auront donc à souscrire d'une part une valeur d'assurance analogue à celle qui existe actuellement et d'autre part, une somme calculée à raison de Fl. H. 50 par mètre cube de jauge du navire.

SECTION V

DEFAUTS ET REMEDES

DE CES DIVERSES CONCEPTIONS

L'objet assuré, le navire, est appelé à naviguer dans des eaux territoriales étrangères et lorsqu'un abordage s'y produit l'armateur se voit appliquer non pas la loi du pavillon comme l'ont proposé Mrs Lyon-Caen et Renault ⁽²²⁾ et les Congrès de Bruxelles de 1888 et de Gênes de 1892, mais bien la loi du lieu où l'accident s'est produit, en vertu de la règle de conflit suivante : lorsque le propriétaire est responsable à la suite d'une faute du capitaine, la limite de sa responsabilité est déterminée d'après la loi du pays où la faute est commise. Si donc un bâtiment battant pavillon anglais cause, dans l'estuaire de la Gironde, par exemple, des avaries à un autre navire à la suite d'un abordage dont il est seul fautif, le juge saisi refusera d'appli-

(22) Op. cit. n° 268.

quer les dispositions de l'article 503 du Merchant Shipping Act et la manière dont son propriétaire pourra limiter sa responsabilité vis-à-vis des tiers sera réglée par une loi étrangère, la loi française. Etant donné cette règle de conflit, il est absolument nécessaire d'étudier les répercussions que l'application d'une loi autre que celle du pavillon, peut entraîner quant à la garantie donnée aux armateurs par les diverses conceptions de l'assurance des recours de tiers. Quelle que soit celle adoptée, il est facile de se rendre compte que l'armateur n'est pas toujours complètement protégé. Le § 2 traitera des remèdes pratiques et théoriques.

§ 1. — DÉFAUTS

La convention internationale de 1924 avait pour but d'unifier les différents systèmes relatifs à la limitation de responsabilité des propriétaires de navires mais, malgré l'intérêt immense qu'elle présenterait dans la pratique, elle n'a pas encore été ratifiée en raison des divergences profondes entre les diverses lois nationales. Au point de vue des recours de tiers, on peut classer les divers modes de limitation de responsabilité en trois catégories dont voici les caractéristiques :

a) *Système anglais*. — Le propriétaire verse une indemnité forfaitaire calculée à raison de tant par tonne. La perte maximum subie par l'armateur pourra donc être égale à deux fois la valeur du navire. Il est en usage en Grande-Bretagne, en Belgique et aux Pays-Bas.

b) *Système allemand*. — Les tiers n'ayant de recours que contre la fortune de mer, l'armateur ne peut au maximum que perdre la valeur de son navire. Ce système qui est aussi celui des Pays Scandinaves, aboutit pratiquement au même résultat que celui adopté par les Etats-Unis.

c) *Système français*. — Le propriétaire du navire perd

au maximum la valeur de son navire quand il peut invoquer la faculté d'abandon. Mais quand il ne peut faire usage de l'article 216 C. Com. (en dehors, bien entendu, du cas où il y a une faute personnelle de l'armateur), sa perte maximum est d'une part la valeur de son navire si celui-ci est coulé, et d'autre part la somme intégrale réclamée par les tiers. Cette seconde somme peut être égale à deux ou trois fois la valeur du navire, l'armateur est responsable exactement de la même façon que le propriétaire d'une automobile.

Passons maintenant à l'étude des répercussions de ces divers systèmes sur les différentes conceptions de l'assurance des recours de tiers.

A) *Conception anglaise : assurance séparée*

Comme le prouve le § 1 de la section précédente, l'armateur est bien protégé quand il se voit appliquer la limitation forfaitaire du Merchant Shipping Act. Il en est de même quand sa responsabilité est régie par le système allemand avec cette différence que l'assureur y trouve un avantage dans tous les cas. Point n'est besoin de faire abandon, les tiers devant se payer sur la valeur du navire, les assureurs au lieu d'être obligés de payer deux fois la valeur d'assurance ne la paieront qu'une seule fois. Reprenons l'exemple en livres sterling du § 1 de la section précédente. Les tiers réclament £ 15.000, mais ne pouvant se payer qu'avec le navire, ils devront se contenter de £ 4.500, valeur du navire après l'accident. Les assureurs régleront les réparations du navire £ 7.500 plus £ 4.500 d'après la « collision clause », soit £ 12.000 et non point £ 19.500 comme précédemment. L'intérêt des assureurs ressort mieux si l'on raisonne sur un cas où le navire a coulé. Les tiers supporteront leurs dommages sans recours puisque le navire est au fond de l'eau, les assureurs paieront donc en « total loss » £ 12.000 et rien d'après la

« running down clause », alors que si la loi du pavillon s'était appliquée, ils auraient dû déboursier £ 24.000, soit £ 12.000 en recours de tiers et £ 12.000 valeur d'assurance du navire.

Si l'on passe à l'examen du système français, on constate qu'il en est de même quand l'armateur peut faire abandon. Mais dans le cas contraire, l'assuré reste à découvert. Si le navire coule : les assureurs paieront la valeur du navire, mais en plus l'armateur devra régler intégralement les £ 15.000 réclamées par les tiers et ne pourra récupérer des souscripteurs de sa police que £ 12.000 montant maximum de leur engagement.

Examinons le cas d'armateurs belges couverts aux clauses et conditions anglaises. L'abordage a lieu dans les eaux territoriales belges et le propriétaire du navire assuré peut opter entre le système anglais et le système allemand de limitation de responsabilité. Suivant qu'il adoptera l'un ou l'autre, les assureurs paieront plus ou moins sans qu'ils puissent le contraindre à choisir le mode qui leur est le plus favorable ⁽²³⁾.

B) Conception allemande : *Assimilation aux avaries particulières*

Si l'armateur doit se prévaloir des dispositions du Merchant Shipping Act, il subira à peu près une perte de deux fois la valeur de son navire, soit Mks 120.000 et ne pourra se faire rembourser que Mks 60.000. Il n'a donc aucun recours pour la somme qu'il doit verser à raison de £ 8 par tonneau.

Si l'abordage a eu lieu dans les eaux territoriales françaises et qu'il puisse faire abandon, il se trouve dans la même situation que si sa responsabilité était régie par la

(23) L'armateur opéra pour le système allemand si sa « collision clause » est aux trois quarts et ce pour les mêmes raisons qui ont été exposées pour les Etats-Unis, Sect. IV, § IV.

loi allemande. Si les tribunaux jugent qu'il a détruit les éléments de sa fortune de mer (son navire a coulé et les tiers réclament Mks 75.000) il ne pourra récupérer que Mks 60.000, valeur de son navire et supportera l'intégralité des Mks 75.000 qu'il aura dû verser aux tiers lésés dans l'abordage.

La situation des propriétaires de corps de navires allemands peut donc être plus onéreuse quand ils se voient appliquer le système français que si leur responsabilité se trouve régie par les dispositions du Merchant Shipping Act.

C) Conception française :

Les recours de tiers sont une variété nouvelle d'avaries

Avec le système anglais, l'armateur français se trouvera dans la même situation que le propriétaire d'un navire assuré en Allemagne, comme cela ressort nettement aux Pays-Bas, depuis 1924.

Avec le système allemand, il sera effectivement protégé dans tous les cas, car le paragraphe 486 du H. G. B. correspond à l'article 216 du C. Com. français avec cette différence qu'il n'y a aucune déchéance.

En résumé, la protection que l'armateur trouve dans les différentes polices n'est pas totale, étant donné que sa responsabilité peut être régie par des lois étrangères.

C'est toutefois la « running down clause » qui offre aux propriétaires de navires la protection la plus étendue, c'est elle en effet qui se rapproche le plus de la pratique des assurances terrestres où les limites de responsabilité n'existent pas.

§ 2. — REMÈDES

Les cas où l'armateur a intérêt à limiter sa responsabilité sont rares, ils sont plus théoriques que pratiques quoiqu'ils

ne soient pas sans se présenter dans la pratique journalière. Les remèdes sont de deux sortes : le premier consisterait à unifier tous les systèmes relatifs à la limitation de responsabilité, comme c'était le but de la Convention Internationale de 1924. Si l'on adoptait le système anglais, il faudrait augmenter la responsabilité des assureurs français et allemands, ce qui semble assez difficile. Si l'on se contentait d'étendre à tous les pays le système allemand ou un système dans lequel la responsabilité vis-à-vis des tiers est limitée à la valeur du navire après l'accident, la situation des assureurs français et allemands resterait la même, tandis que celle des assureurs anglais serait moins onéreuse.

Un second remède est fourni par les assurances sur excédents de recours de tiers qui seront étudiées plus tard, l'application de la règle proportionnelle pouvant elle aussi conduire à un résultat analogue. Ces assurances permettent aussi à l'armateur de ne pas rester à découvert dans tous les cas où sa responsabilité ne lui paraît pas suffisamment garantie.

CHAPITRE II

CONSEQUENCES DES DIVERSES CONCEPTIONS DE L'ASSURANCE DES RECOURS DE TIERS

Les conséquences auxquelles conduisent les conceptions anglaise, allemande et française ont une importance considérable. Elles sont très diverses et certaines d'entre elles seront étudiées dans les titres qui vont suivre. Il en sera ainsi notamment pour l'application de la règle proportionnelle, du droit pour l'armateur de se servir de l'action d'avarie ou du délaissement. Ce chapitre sera uniquement consacré à la question de savoir si certaines clauses et conditions normalement contenues dans une police d'assurance maritime s'appliquent de plein droit aux recours de tiers : clause d'exclusion des risques de guerre, clause de franchise d'avarie, clause des mesures conservatoires et préservatrices, avis d'avaries et notification, exemption du vice propre.

SECTION I

CLAUSE D'EXCLUSION DES RISQUES DE GUERRE

Cette clause aujourd'hui universellement insérée dans les polices de tous les pays est récente puisqu'elle a été intro-

duite au cours du xix^e siècle. En effet, c'est seulement à cette époque que les risques de guerre se sont différenciés des risques de mer proprement dits, étant donné la suppression de la course, la rareté de plus en plus grande de toutes les mesures prises par les divers gouvernements pour gêner ou tout au moins restreindre le commerce des autres nations et enfin la cessation de l'état latent de guerre. A l'heure actuelle, ces risques sont normalement exclus d'une police ordinaire d'assurance sur corps de navires et l'assuré qui veut être garanti doit en faire la demande expresse. Dans ces conditions, se pose la question suivante : l'assureur des risques maritimes pourra-t-il invoquer cette clause pour soutenir que les recours de tiers étant dus à un fait de guerre, il n'en est pas responsable ou, au contraire, l'armateur est-il en droit de soutenir que la clause d'exclusion des risques de guerre ne s'applique pas aux réclamations qu'il a dû payer à un tiers ? Cette clause doit-elle être combinée avec celle qui couvre les recours de tiers ou sont-elles indépendantes ?

Cette question ne présente de réel intérêt que dans les deux cas suivants :

a) La police ne comporte que l'imprimé, les risques de guerre ne sont pas couverts.

b) Ces risques sont couverts par d'autres assureurs que ceux qui se sont chargés des risques maritimes ou encore les assureurs de ces deux sortes de risques sont les mêmes, mais leur prorata diffère.

§ 1. — CONCEPTION ANGLAISE

La clause d'exclusion des risques de guerre, connue sous le nom de « Free of Capture, Sisure clause » (F. C. and S. Clause), est ainsi rédigée :

« Stipulé franc de capture, saisie, arrêt, contrainte ou détention et de leurs conséquences, ou de toute tentative visant à ces fins (pira-

terie exceptée), ainsi que de toutes les conséquences d'hostilités ou d'opérations belliqueuses, que ce soit avant ou après une déclaration de guerre. »

Etant donné que la « collision clause » est considérée comme se suffisant à elle-même, il semble qu'il faille en conclure que les assureurs sont garants de tous recours de tiers même quand ils sont nés à la suite d'un fait de guerre, car cette clause ne contient aucune stipulation analogue à la F. C. and S. Clause. La question s'est, du reste, posée devant les tribunaux dans l'affaire du steamer *Warilda* (Adélaïde Steamship C^o v. The King), navire assuré contre les risques de guerre par la Couronne en vertu de la chartepartie T. 99. A la suite d'une collision, qui fut jugée être un risque de guerre par la Chambre des Lords, l'armateur fut obligé de payer les dommages subis par l'autre navire. Il réclama à la Couronne ce qu'il avait été contraint de verser, soutenant que les assureurs maritimes n'étant pas responsables de ces recours de tiers, ils devaient lui incomber. En effet, sa police d'assurance contenant à la fois la « running down clause » et la « F. C. and S. Clause », la première devait se lire de la manière suivante : « et il est en outre convenu que si le navire présentement assuré entre en collision (autre qu'une collision qui soit la conséquence d'hostilités ou d'opérations de guerre) avec un autre navire ou vaisseau, et que l'assuré doive en conséquence payer... ». Cette prétention était erronée, car la « running down clause » est absolument indépendante de la police du Lloyd's et les termes qu'elle contient fixent à eux seuls la limite de l'engagement des assureurs. Lord Justice Warrington fit valoir que « l'indemnité mentionnée dans la « collision clause » est une indemnité contre une responsabilité qui n'est pas la conséquence d'une opération à caractère de guerre, mais celle de la négligence des officiers et de l'équipage du navire ». Toutes les fois que les conditions mentionnées dans cette clause (responsabilité

pour collision) se trouvent réunies, et ici elles le sont, les assureurs qui l'ont souscrite voient leur responsabilité engagée sans qu'ils puissent, pour la rejeter, s'appuyer sur une autre clause de leur police. Les assureurs maritimes doivent donc rembourser à l'armateur les réclamations des tiers même quand la collision a été jugée être un risque de guerre. Lord Justice Scrutton, dans la même espèce, arrivait au même résultat, mais en se basant sur le précédent de *De Vaux v. Salvador* : la Couronne n'est pas responsable, car elle n'a pas souscrit de clause analogue à la « *running down clause* ».

La solution qui résulte de l'arrêt de la Cour d'Appel du 16 avril 1924 (affaire *Adelaïde Steamship C^o v. The King*) est logique, étant donné la conception anglaise, mais elle peut paraître bizarre aux personnes habituées aux deux autres conceptions : à la suite d'une même collision, les avaries particulières du navire seront payées par les assureurs des risques de guerre et les recours de tiers par les assureurs maritimes ou mieux par les assureurs qui ont consenti à se charger de ce risque spécial.

§ 2. — CONCEPTION ALLEMANDE

La question ne souffre ici aucune difficulté, les assureurs maritimes n'auront à payer les recours de tiers que s'ils doivent les avaries particulières, car il y a assimilation complète.

Il y a deux clauses en usage. La première est celle qui est contenue dans l'article 20 de la police de Brême :

« Dans l'assurance franc des risques de guerre (*frei von Kriegs molest*) l'assureur ne répond d'aucune des suites d'un fait de guerre et l'assurance cesse à partir du moment où le navire assuré est soumis à l'influence du fait de guerre (§ 848 H.G.B., § 121 du règlement général sur les assurances maritimes de 1919, § 52 des

conditions norvégiennes et art. 234, n° 1, des conditions suédoises). »

Toute assurance cessant dès qu'il y a influence d'un fait de guerre, la question ne peut se poser.

La seconde clause constitue l'article 21 de la police de Brême :

« Dans l'assurance seulement contre les fortunes de mer (blos fuer Seegefahr), le risque de l'assureur n'est pas interrompu par la prise ou l'arrêt du navire, mais l'assureur ne répond ni du pillage, dommage ou détérioration résultant du fait de guerre ou de la prise, ni des dépenses résultant de l'arrêt... (§ 849 H.G.B., § 122 de l'A. D.S. de 1919, § 51 des conditions norvégiennes et article 234, n° 2, des conditions suédoises). »

L'assureur des risques maritimes ne répondra pas des dommages directs et indirects d'abordage toutes les fois où les tribunaux auront décidé qu'il y a fait de guerre, mais, par contre, l'assureur des risques de guerre sera responsable de plein droit des recours de tiers.

§ 3. — CONCEPTION FRANÇAISE.

L'article 3 de l'imprimé du 1^{er} novembre 1928 est ainsi conçu :

« Les assureurs sont affranchis des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que de ceux provenant de piraterie, grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues. »

L'article 5 a) de l'imprimé italien est analogue. Les assureurs des risques maritimes pourront l'opposer à l'armateur comme tous les autres articles de leur police car les recours de tiers sont considérés comme une simple variété d'avarie.

Pendant la dernière guerre, il n'en a pas été fait usage pour deux raisons. D'une part, il semble que les tribunaux ont considéré qu'il y avait risque maritime toutes les fois où il y avait faute (seul cas où il puisse y avoir recours de tiers), l'état de guerre (extinction des feux, navigation en convoi) ne devant être regardé que comme une aggravation des risques de mer. D'autre part, dès 1915, l'Etat français est devenu assureur et a pris à sa charge tous les risques comme le prouvent notamment les alinéas 2 et 3 de l'article 5 de la charte-partie type du 15 mars 1918 ⁽¹⁾ :

« Le gouvernement français prendra à sa charge la couverture des risques de guerre, tels qu'ils sont définis dans la police française d'assurance maritime sur corps de navires.

« Il prendra également à sa charge la couverture complète des risques de mer, partiels ou totaux, y compris le recours de tiers, avec les mêmes conditions de remplacement en cas de perte totale que pour les risques de guerre. »

Le dernier alinéa de l'article 1^{er} de la police d'assurance de la responsabilité civile des chantiers exclut lui aussi les risques de guerre civile et étrangère.

SECTION II

CLAUSE DE FRANCHISE D'AVARIE

Il existe deux catégories de franchises qui sont fort différentes l'une de l'autre. Les premières, dont il sera traité

(1) *J. O.* 16 mars 1918, p. 2403.

au Titre IV, existent dans toutes les polices d'assurances maritimes, même souscrites contre tous les risques de navigation. Elles ne permettent à l'assuré d'exercer son recours contre l'assureur que si la réclamation dépasse une certaine quotité de la valeur d'assurance. Les secondes ont pour but d'affranchir l'assureur de toute responsabilité pour des dommages ou des pertes qui seraient à sa charge d'après les conditions générales de la police et ce même dans le cas où le montant de la réclamation est supérieur au pourcentage des franchises de la première catégorie. Les clauses qui les stipulent s'appellent clauses « franc d'avaries ».

Quel est leur effet sur la responsabilité des assureurs quant aux recours de tiers ?

§ 1^{er}. — CONCEPTION FRANÇAISE.

Les assureurs français ont coutume de conserver tel quel leur imprimé et d'ajouter les clauses « franc d'avaries » parmi les clauses manuscrites alors que les assureurs anglais ont des clauses spéciales qui seules figurent dans la police. Pour bien saisir la portée de ces clauses, il convient de rappeler que l'assureur est responsable, d'après les conditions générales de l'imprimé :

- a) de la perte totale du navire,
- b) des cas de délaissement prévus au contrat,
- c) des avaries communes,
- d) des avaries particulières,
- e) des avaries-frais et, enfin,
- f) des recours de tiers.

Quels sont parmi ces chefs de réclamation, ceux dont les assureurs vont être exonérés par application des clauses en question. Les clauses actuellement usitées dans la pratique sont les suivantes : 1° « franc d'avaries » ou « franc de toutes avaries » ou encore « franc de toutes avaries, les assureurs ne répondant que de la perte totale et des cas

de délaissement prévus au présent contrat » ; — 2° « franc d'avaries particulières sauf abordage, échouement, etc... »

I. Clauses « Franc d'avaries ». — La clause la plus usitée dans la pratique de l'assurance sur corps de navires est celle qui reproduit à peu près les termes de l'article 409 du Code de Commerce. « La clause franc d'avaries affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement et, dans ces cas, les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice de l'action d'avarie. » La clause usuelle réduit les cas de délaissement à ceux prévus aux articles 13 à 15 de l'imprimé. L'effet de cette clause semble ne comporter aucune difficulté : les assureurs sont déchargés des avaries particulières, des avaries communes, des avaries-frais et enfin des recours de tiers qui doivent être considérés comme une autre catégorie d'avarie d'après la conception de la police et d'après les arrêts de la Cour de Cassation suivant lesquels l'assureur qui a garanti la baraterie de patron (article 1^{er}) couvre « tous les dommages et pertes quelconques, directs ou indirects, qui peuvent atteindre l'objet assuré... » Il en résulterait que l'on peut, en conséquence, considérer l'addition des mots « les assureurs ne répondant que de la perte totale et des cas de délaissement prévus au contrat » à la clause « Franc d'avaries » comme une simple précaution destinée à les protéger contre un revirement toujours possible de la jurisprudence. Les assureurs qui ont souscrit cette clause ne doivent donc être tenus que de la perte totale et des cas de délaissement. Cette question est venue devant la Cour d'Appel d'Aix à propos d'un chaland assuré « franc d'avaries, les assureurs ne répondant que de la perte totale du chaland assuré ». Les assureurs soutenaient que cette disposition contenait une dérogation à l'imprimé et excluait les recours de tiers. Par arrêt du 16 mars 1925 (2) la Cour décida qu'on « ne saurait admettre cette interprétation, qu'il est, en effet, manifeste que la clause particulière, en limitant les risques

(2) Dor, Sup. 3, 347.

assurés à la perte totale, a entendu se référer exclusivement à l'article 1^{er} qui vise à la fois les pertes totales et les dommages ; que si la police a limité cette clause de responsabilité et écarté l'assurance en cas de dommage pour ne l'admettre qu'en cas de perte totale, elle a cependant laissé intactes les dispositions de l'article 2 ». Cette argumentation à peu près inexistante (« il est manifeste »...) serait valable si l'on pouvait considérer que les dispositions de l'article 2 constituent comme la « collision clause » une clause indépendante et autonome, or, il n'en est rien, l'article 2 ne fait que déroger à la généralité des termes contenus dans l'article 1^{er} et en outre personne n'admet qu'il y a un double engagement des assureurs. De l'ensemble de la police, il résulte que les recours de tiers sont des avaries d'une nature spéciale même depuis que dans l'article 17 on a substitué au mot « avaries » le mot « règlement ». En présence de cette nouvelle jurisprudence qui n'invoque d'ailleurs aucun argument, les assureurs feront bien de modifier, comme cela commence déjà à se faire, la clause en question de la manière suivante : « Franc de toutes avaries et de recours de tiers ».

II. Clauses « Franc d'avaries sauf... ». — Ces clauses sont assez usitées, notamment dans la plupart des polices couvrant les navires de pêche. Il en existe trois variantes : la clause « franc d'avaries sauf » pure et simple, la clause « franc d'avaries particulières sauf... » et enfin la clause « Franc d'avaries particulières matérielles sauf... ». Les événements que les assureurs prennent à leur charge (comme si la police était à tous risques pour ces divers cas) sont : l'abordage, l'échouement, l'incendie. Quelle que soit la variété de la clause employée, les assureurs sont toujours responsables des recours de tiers pour abordage puisque cet accident figure parmi ceux dont les assureurs répondent. La solution est la même pour les recours de tiers consécutifs à un heurt quand ce sinistre est ajouté aux trois qui viennent d'être énumérés. Quand le heurt n'y figure pas, les assureurs répondent des recours de tiers dans les clau-

ses « Franc d'avaries particulières matérielles sauf... » et « Franc d'avaries particulières sauf... » car ces réclamations ne constituent ni une avarie particulière et encore moins une avarie particulière matérielle. Ils n'en répondent point, au contraire, avec la clause « Franc d'avaries sauf... » car les recours de tiers étant des avaries sont exclus sauf dans les cas prévus dans cette clause.

En Italie, les clauses sont les mêmes : f.a.p. salvo (franc sauf) f.a.p. assoluta (franc d'avarie particulière absolument). Avec la première, les avaries particulières sont garanties dans les cas couverts par la police : naufrage, incendie, collision, échouement, transbordement forcé en cours de voyage. Avec la seconde, les assureurs ne répondent jamais des avaries particulières.

Mais il est admis que les recours de tiers sont couverts par ces clauses, car elles ne dérogent qu'à l'article 1^{er} et aux avaries particulières, ce qui soulève les mêmes objections qu'en France.

Aux Pays-Bas, l'article 5 des « Conditions de Bourse » d'Amsterdam stipule que l'article 2 qui fait supporter aux assureurs les recours de tiers, « ne s'applique pas aux assurances pour perte totale seulement ». Il en résulte, a contrario, que les assureurs en répondent dans tous les autres cas. L'article 8 des conditions de Rotterdam mentionne :

« en cas d'assurance sur corps ou fret brut. pour le tout ou pour partie, contre perte totale, l'assureur n'est pas responsable des pertes et dommages causés par les causes mentionnées dans les articles précédents (les recours de tiers), à moins que le dommage atteigne ou dépasse l'ensemble des sommes assurées sur corps, bonne arrivée et fret brut et que l'arrivée du navire assuré soit détournée. »

§ 2. — CONCEPTION ANGLAISE

La formule d'assurance qui, en Angleterre, se rapproche le plus de la clause « Franc d'avaries » est celle qui a été adoptée par l' « Institute of London Underwriters », sous le nom de « Insurance against the risk of total loss only » (Standard T.L.O. Clause) dont l'article 1^{er} est ainsi conçu : « La présente assurance est effectuée contre les risques de perte totale réelle et de perte réputée totale » ⁽³⁾. Cette formule ne contenant pas la « Running down clause », les assureurs ne doivent pas rembourser les recours de tiers.

Les « Institutes Clauses » contiennent deux autres formules assez voisines de la précédente : la première est connue sous le nom de « free of damage absolutely », elle rejette tous les « dommages matériels autres que la perte totale » ; la deuxième est appelée « free of particular average absolutely », elle couvre en plus de la précédente certaines avaries-frais. Les articles 1 et 2 de ces clauses contenant la « running down clause » et la « sister ship clause », les assureurs répondent donc des recours de tiers pour collision.

§ 3. — CONCEPTION ALLEMANDE

En Allemagne, l'article 103 du règlement de Hambourg de 1867 disposait que :

« Dans une assurance avec la clause « franc d'avaries (frei von Beschädigung), l'assureur ne répond pas d'un dommage résultant d'une « avarie », et par conséquent des recours de tiers (§ 113 de l'A.D.S. de 1919, article 23 de la police de Brème). »

(3) Cette dernière expression équivaut à peu près à nos cas de délaissement.

Il en découle que les assureurs ne seront responsables ni des dommages directs, ni des dommages indirects d'abordage.

Comme en France, il existe une autre clause aux effets plus restreints : article 104 du règlement de Hambourg de 1867 :

« Si à la clause « franc d'avaries » on ajoute les mots « sauf échouement », l'assureur répond de toutes les avaries qui excèdent la franchise de 3 % lorsqu'elles résultent de l'échouement du navire. Sont assimilés à l'échouement seulement les cas où le navire est chaviré, coulé, naufragé et incendié. »

L'abordage n'étant pas mentionné, il en résulte que les recours de tiers ne sont pas à la charge des souscripteurs d'une telle clause. Toutefois, les clauses particulières ajoutaient fréquemment ce sinistre à ceux énumérés par l'article 103 du règlement de 1867, si bien que la collision avec d'autres bâtiments a fini par être rangée au nombre des cas compris par le § 114-2 de l'A.D.S. de 1919.

Dans les Pays Scandinaves, le § 56 des conditions norvégiennes, l'art. 76 de la Convention Danoise, et l'art. 134 des conditions suédoises stipulent que, avec la clause « franc de dommage sauf échouement » :

« Les avaries particulières sont bonifiées dans les cas qui pourront être considérés comme équivalents à un cas d'échouement, par exemple, quand le navire a eu un échouage, ou a abordé quelque autre navire ou heurté une jetée, un quai, la glace ou quelque autre objet fixe ou flottant se trouvant dans l'eau et quand il a occasionné des dommages à de telles choses à la suite de l'un quelconque de ces accidents. »

SECTION III

AVIS D'AVARIES ET NOTIFICATION

Dans tous les pays, dès qu'un sinistre arrive au navire assuré, l'armateur doit en prévenir son assureur, c'est ce que l'on appelle l' « avis d'avaries ». En Allemagne, cela ne suffit pas, l'assuré doit en outre faire une notification à ses assureurs.

§ 1. — ALLEMAGNE ET PAYS SCANDINAVES

Le § 40 du Règlement général de 1919 est intitulé « avis du sinistre » :

« Le preneur d'assurance doit immédiatement faire part à l'assureur du sinistre ainsi que de tout accident qui frappe le navire... pour autant que l'accident soit important pour le risque à la charge de l'assureur, lors même que par là un droit à dédommagement n'est pas fondé pour lui. »

L'article 65 du règlement de 1867 et l'article 54 de la police de Brême, conforme en cela au § 818 du H.G.B., n'exigent la déclaration du sinistre que « si l'assureur doit être actionné ». Si la déclaration n'a pas été faite en temps voulu, « l'assureur est en droit de diminuer l'indemnité dans la proportion où elle aurait été réduite » si l'avis avait été donné. L'armateur, assuré en Allemagne, doit de plus se conformer à l'article 143 du règlement de Hambourg :

« Pour que sa créance d'indemnité soit échue et exigible, et pour protéger son droit contre la prescription ⁽⁴⁾, l'assuré doit notifier

(4) V. T. IV, chap. IV.

ou faire notifier à son assureur sa demande dans le délai ci-dessous désigné. La notification consiste dans une déclaration écrite que l'assuré présente à l'assureur, lorsque, à la suite de nouvelles qu'il a reçues relatives à la chose assurée, il est certain ou se croit en droit de conclure qu'il peut réclamer une indemnité. Si l'assuré le demande, l'assureur est tenu de lui accuser réception par écrit de cette notification ; ce fait n'emporte pas pour l'assureur reconnaissance que l'avarie est à sa charge.

« L'avarie survenue à la chose assurée au cours d'un voyage entre des ports européens, doit être notifiée dans les douze mois, s'il s'agit d'un autre voyage, dans les dix-huit mois à partir du jour où le voyage assuré est terminé ; dans une assurance à temps, dans les douze mois à partir du jour où l'assurance prend fin ; sinon la demande d'indemnité est irrecevable. L'assuré n'est pas restituable contre le défaut de notification en temps utile. »

L'article 71 de la police de Brême prévoit des délais plus longs (18 mois pour un voyage d'Europe et deux ans pour les autres), mais le délai part du jour de la police.

L'alinéa 1 du § 40 des conditions norvégiennes, l'article 165 de la Convention Danoise et l'article 221 des conditions suédoises exigent qu' « immédiatement après avoir reçu information de quelque avarie, l'assuré doit la communiquer à l'assureur ou à son agent le plus proche ». La sanction est plus grave qu'en Allemagne, puisqu'en Norvège (§ 105), en Suède (art. 286) et au Danemark (art. 215) « si l'assuré, dans le mois de la date où il a eu connaissance de l'événement, manque d'en informer son assureur de manière ou d'autre..., la réclamation pour dommage est réputée prescrite ».

§ 2. — FRANCE, ITALIE ET PAYS-BAS

L'obligation pour l'armateur de prévenir ses assureurs résulte des premiers mots du deuxième alinéa de l'article 27 : « l'assuré est responsable de sa négligence à prévenir

les assureurs ou leurs agents... » Termes identiques dans l'article 26, al. 3, de l'imprimé italien. Il n'y a du reste aucune sanction de prévue. La nécessité de cet avis d'avaries existe pour les recours de tiers, même si l'on admet que l'article 2 est indépendant de l'article 1^{er}. L'article 27 est situé au titre VI « obligations des assurés » et son alinéa 1^{er} débutant ainsi : « En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre les assureurs... » il en résulte que, quelle que soit la cause du recours de l'armateur, celui-ci est tenu de les avertir.

L'imprimé du 21 novembre 1929 stipule que :

« L'assuré est également tenu, sous peine de déchéance, d'en faire la déclaration dans les 48 heures, aux assureurs, auxquels il doit fournir tous documents et renseignements leur permettant d'apprécier tant la nature et l'importance des pertes et dommages qui en résultent, que la responsabilité que l'assuré peut encourir de ce fait. »

Ce délai extrêmement court et la déchéance qui en est la sanction ont été empruntés aux polices d'assurance terrestre.

Aux Pays-Bas, les conditions d'Amsterdam et de Rotterdam exigent que l'assuré ait le consentement de ses assureurs pour agir en justice ou accepter un règlement amiable. Il en résulte donc pour l'armateur l'obligation de les prévenir quand un accident à leur charge est arrivé.

§ 3. — GRANDE-BRETAGNE ET ETATS-UNIS

Pendant longtemps les armateurs n'étaient pas obligés de prévenir leurs assureurs des sinistres arrivés au navire assuré, il y avait qu'une obligation morale. Aujourd'hui il n'en est plus de même, en vertu de la clause 14 des conditions générales de l'Institut de Londres :

« En cas de sinistre pouvant donner lieu à un recours pour perte ou dommage en vertu de la présente police, il en sera donné avis par écrit aux assureurs si possible, et, si le navire se trouve à l'étranger, aussi à l'agent du Lloyd's le plus proche préalablement à l'expertise, afin que le Lloyd puisse nommer son propre expert s'il le désire. »

Cette clause ne doit pas être appliquée à la « collision clause », d'abord parce que cette dernière constitue une clause séparée, et ensuite parce que les termes employés visent les « pertes ou dommages » dans lesquels on ne peut englober les dommages-intérêts dus à la suite d'une collision. Notons que cela n'a que peu d'importance, étant donné que le plus souvent les assureurs seront prévenus car le navire assuré aura souffert des dommages dans l'accident, dommages pour lesquels l'armateur devra se conformer à la clause 14 et que, par ailleurs, l'assuré doit avoir le consentement par écrit des souscripteurs de sa police pour obtenir le remboursement des frais exposés à propos des recours de tiers.

SECTION IV

CLAUSE DES MESURES CONSERVATOIRES ET PRESERVATRICES

Seules les mesures préservatrices peuvent concerner les recours de tiers, les mesures conservatoires visant, en effet, le plus souvent la conservation du recours contre le tiers responsable. Si l'abordage est dû à la faute du navire assuré, l'armateur doit défendre, au procès qui lui est intenté, au mieux des intérêts communs, mais il n'y a pas de recours à conserver ; dans le cas contraire, il n'est pas

question de recours de tiers. Au chapitre II du titre III sera étudié avec les clauses de transaction, les mesures que l'assuré a le droit de prendre : appel, cassation de la décision le condamnant à payer des dommages-intérêts aux tiers.

§ 1. — CONCEPTION FRANÇAISE

L'article 27 ne prévoit aucune sanction possible, seule la responsabilité de l'armateur est engagée. Grâce à cette clause qui s'applique aux recours de tiers pour les raisons précédemment indiquées à propos de l'avis d'avaries, le propriétaire du navire assuré pourra récupérer de ses assureurs une partie des frais du procès qu'il aura soutenu pour faire juger que son navire n'était pas fautif, ainsi que cela sera dit avec détails au titre IV.

La police d'assurance de la responsabilité civile des chantiers prévoit dans son article 6 que « en cas d'événement pouvant entraîner la responsabilité des assureurs, l'assuré doit prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires pour en limiter les conséquences dommageables. »

§ 2. — CONCEPTION ALLEMANDE

Le § 66 de l'A.D.S. de 1919 prescrit que :

« Lorsqu'un sinistre se produit, l'assuré est obligé de faire tout son possible... pour éviter un plus grand dommage.

« Il doit toutefois, s'il le peut, et dans la mesure du possible, s'entendre avec l'assureur au sujet des mesures à prendre. Spécialement dans tous les cas de graves avaries, l'assuré est obligé de s'entendre avec l'assureur sur le choix des moyens les plus propres et les plus utiles à prendre dans les circonstances pour l'intérêt du navire... et il doit se conformer à l'accord intervenu... »

Les alinéas suivants de l'article prévoient avec une grande minutie, la manière dont doit être réalisé l'accord entre l'assuré et ses assureurs.

Le § 40 des conditions norvégiennes, l'article 221 des conditions suédoises et l'article 166 de la convention danoise sont ainsi conçus :

« L'assuré doit prendre toutes mesures nécessaires pour le sauvetage de l'objet assuré.

« L'assureur ou son ayant droit, doit, si c'est possible, être consulté sur les matières importantes qui le concernent. »

Les assureurs doivent les frais exposés pour toutes les mesures prises dans l'intérêt du navire et, par conséquent, celles faites pour rejeter ou diminuer le montant des recours de tiers.

§ 3. — CONCEPTION ANGLAISE

La clause anglaise est connue sous le nom de Sue and Labour clause (S. and L. clause) qui est ainsi rédigée :

« Et en cas de perte ou d'accident, il sera permis aux assurés et à leurs facteurs, serviteurs et ayants cause d'agir, travailler et voyager pour la défense, la sauvegarde et le recouvrement de tout ou partie quelconque des dites denrées et marchandises, et du navire, etc..., sans préjudice de cette assurance, aux frais de quoi, nous, assureurs, contribuerons chacun en proportion de la somme par lui assurée dans la présente police. »

Ces termes peuvent à la rigueur englober les recours de tiers, mais cependant il a été jugé dans l'affaire *Xénos v. Fox*, que l'armateur ne peut pas s'en servir pour récupérer des assureurs les frais du procès auquel il a été obligé de défendre pour faire reconnaître que son navire n'était pas

responsable de la collision. Les raisons données seront étudiées au titre IV, à propos des frais de procès que l'armateur peut se faire rembourser par ses assureurs.

SECTION V

VICE PROPRE

Cette exception existe dans toutes les polices d'assurance maritime parce que, derrière le vice propre, on retrouve fréquemment, pour ne pas dire toujours, la faute de l'assuré, faute considérée comme un motif d'exonération pour les assureurs. En est-il de même pour les recours de tiers ?

§ 1. — ALLEMAGNE ET PAYS SCANDINAVES

L'article 36 de la police de Brême conforme au § 821, 1^{er} du H.G.B., stipule :

« L'assurance du navire ou de son fret indique, sous la responsabilité de l'armateur, que le navire est en bon état de navigabilité, c'est-à-dire étanche, solide, bien calfaté et muni de tous les accessoires nécessaires pour faire le voyage indiqué. »

Il en est de même de l'article 70 de l'A.S.V.B. de 1867 et du § 58 de l'A.D.S. de 1919. L'article 249 du Code maritime scandinave décide que « les dommages ne regardent pas l'assureur :

1° en cas d'assurance du navire, si les dommages proviennent de ce que, au commencement du voyage, le navire n'était point en état de navigabilité ou dûment armé et équipé... ou convenablement chargé ». Il est suivi par le § 43 des conditions norvégiennes, l'article 224 des conditions suédoises et les articles 65 et 73 de la convention danoise.

Les assureurs pourront refuser de payer les recours de tiers toutes les fois qu'ils établiront qu'ils proviennent de l'une des causes ci-dessus énumérées.

§ 2. — ANGLETERRE

La condition de bon état de navigabilité (*seaworthiness*) est indiquée implicitement dans les formes habituelles des polices d'assurance par l'usage des mots « *the good ship or vessel* ». Cette garantie n'existe pas normalement pour les polices à temps ⁽⁵⁾, car il se peut que la police se termine et que la suivante prenne effet lorsque le navire est en mer et qu'en conséquence l'armateur ne puisse contrôler l'état de navigabilité de son navire. Les assureurs ont coutume de l'exiger par la clause suivante :

« Cette police est sujette aux mêmes garanties de bonne navigabilité que si le navire était assuré séparément pour chaque voyage. »

L'assureur peut-il se baser sur l'innavigabilité du navire assuré pour rejeter les recours de tiers ? Non, car la « *running down clause* » ne répète pas l'expression « *the good ship* » et ne contient aucune référence à la clause ci-dessus. Du reste, comme cela a déjà été dit, l'assurance de ces risques n'étant pas à proprement parler une assurance maritime, l'exception du vice propre devrait être mentionnée expressément dans la police pour que les assureurs puissent l'opposer à leur assuré.

§ 3. — FRANCE

L'article 4, 2° est ainsi conçu :

« Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant

(5) *Gibson v. Small*, House of Lords, 1854, 4 L. Cases, 353.

que besoin à ce qui a été dit à l'article premier, quant à la garantie de la baraterie :

« Des dommages et pertes provenant de vice propre et de vétusté. »

Les assureurs à qui l'on réclame un recours de tiers dû au vice propre du navire assuré vont-ils pouvoir se retrancher derrière cet article ? Les partisans de l'indépendance de l'article 2 leur refusent ce droit en faisant valoir que cet article ne déroge qu'à l'article 1^{er} et non point à l'article 2 qui vise ces risques. Ce point de vue serait exact si ce dernier article n'était pas lui-même une dérogation aux termes de l'article 1^{er}. Pour exempter les assureurs de tels recours, on peut aussi s'appuyer sur l'arrêt de la Cour de Bordeaux, du 16 mars 1887 ⁽⁶⁾, qui décide « que le vice propre ne pouvant être considéré, en principe, comme un risque maritime, l'assurance exceptionnelle de ce risque ne peut résulter que d'une stipulation expresse ». L'article 2 ne prévoyant pas expressément la responsabilité des assureurs pour les recours de tiers dus au vice propre, il faut en conclure que ces derniers peuvent à bon droit se retrancher derrière l'article 4, 2°. C'est du reste ce qui a été décidé par le jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 20 juillet 1898, jugement confirmé par arrêt de la Cour d'Appel d'Aix du 31 octobre 1899 ⁽⁷⁾. Après avoir constaté que le navire assuré « était infecté dans ses chaudières d'un vice propre » qui avait été la cause de l'abordage, l'arrêt en concluait que « ledit événement était donc dû, non point à une simple fortune de mer, mais à un vice propre du navire, exonérant les assureurs de toute responsabilité à raison des conséquences de l'accident » et notamment des Frs 27.500 réclamés par le propriétaire de l'autre navire.

⁽⁶⁾ D. 1888-II-169, avec une note de Levillain.

⁽⁷⁾ M. 1898-I-395 et M. 1900-I-64.

En Italie, la question ne souffre pas de difficultés, car l'article 5 déroge aux articles 1 et 2. Son c) est ainsi conçu :

« Par dérogation aux articles 1 et 2 les assureurs sont exempts... des dommages et pertes provenant du vice propre encore qu'il arrive en concours avec une fortune de mer. »

C'est la même solution qui a été adoptée aux Pays-Bas où la conception de l'assurance des recours de tiers est la même qu'en France. Le jugement du Tribunal de Rotterdam du 3 octobre 1891 ⁽⁸⁾ déclare : « Attendu qu'en vertu des conditions d'assurance de la Bourse de Rotterdam, l'assureur est tenu de payer, dans les limites de la somme assurée, les trois quarts du montant des dommages-intérêts, que l'assuré a été obligé de payer en vertu d'un jugement ayant acquis force de chose jugée, à moins que la cause de l'abordage ne doive être imputée au vice propre du navire assuré. »

Il en est ainsi même quand l'assureur a défendu au procès, en vertu du deuxième alinéa de l'article 2 des Conditions de Rotterdam : « en intentant un procès aux lieu et place de l'assuré, l'assureur ne préjudicie pas à son droit d'invoquer plus tard l'article 4 » dont voici le texte, « si la cause de l'abordage est telle que l'assureur n'est pas responsable (comme par exemple, « barratry » du capitaine vice propre du navire assuré, etc...) aucune indemnité n'est due en vertu de l'article 1^{er} ».

Les conditions d'Amsterdam sont muettes, mais malgré leur silence, c'est la même solution qui s'impose.

(8) Aut. VIII, 156.

TITRE II

RECOURS DE TIERS

ASSUMÉES PAR LES ASSUREURS SUR CORPS

Dans les autres branches de l'assurance, et notamment dans l'assurance-automobile, la police couvre la responsabilité civile de l'assuré, c'est-à-dire tous les recours de tiers susceptibles de naître de n'importe quel événement qui cause un préjudice aux tiers ; elle contient cependant certaines exonérations relatives à la nature de la réclamation. Il n'en est pas de même dans l'assurance sur corps de navires. Les assureurs maritimes ne sont, en effet, responsables, d'après les polices usuelles, que lorsque les réclamations sont nées de tel ou tel événement ; ils ne sont donc pas garants si le recours de tiers réclamé à l'assuré est basé sur tout autre accident.

Etant donné cela, il va falloir, dans le premier chapitre, délimiter avec la plus grande exactitude possible les faits générateurs de recours de tiers que les assureurs ont pris à leur charge. En deuxième lieu, viendra l'examen des diverses sortes de réclamations que ces événements peuvent faire naître, réclamations dont quelques-unes sont normalement rejetées par les assureurs. Le chapitre III sera consacré aux Clubs qui, aux Etats-Unis, dans les Pays Scandinaves et surtout en Angleterre prennent à leur charge tout ou partie des événements ou des réclamations généralement rejetés par les clauses habituelles des polices.

CHAPITRE PREMIER

EVENEMENTS GENERATEURS DE RECOURS DE TIERS DONT LES ASSUREURS SONT GARANTS

Ces événements sont loin d'être les mêmes dans tous les pays ; dans certains, les assureurs ne couvrent que l'abordage, dans d'autres, ils ne répondent que de la collision, dans d'autres enfin, ils prennent à leurs risques l'abordage et le heurt contre un corps fixe ou flottant. En plus de cette diversité, il faut ajouter que chaque pays a sa terminologie maritime qui lui est propre et dont les termes sont à peu près impossibles à traduire avec une exactitude suffisante. Néanmoins, il est possible de constituer trois groupes :

Section I : France, Italie et Pays-Bas.

Section II : Angleterre, Etats-Unis et Belgique.

Section III : Allemagne et Pays Scandinaves.

La section IV sera commune à tous les pays et sera consacrée aux difficultés nées du pilotage, du remorquage et de l'assistance.

SECTION 1

FRANCE, ITALIE ET PAYS-BAS

Le § 1^{er} consacré à la France sera très développé, car la question y sera traitée dans toute son ampleur. Les deux autres paragraphes traiteront respectivement de l'Italie et des Pays-Bas ; ils seront très courts, car ils ne contiendront que les divers points où il y a divergence.

§ 1. — FRANCE

Les assureurs maritimes prennent actuellement à leur charge les recours de tiers naissant et de l'abordage et du heurt contre un corps fixe ou flottant. Leur responsabilité a cependant été plus grande de 1886 à 1913, puisqu'ils répondaient en plus des « dommages généralement causés à tous objets ». Etudions ces divers événements.

Premier événement : abordage.

C'est le seul cas qui figurait à l'article 4 de l'imprimé du 1^{er} novembre 1865 : « Les risques de recours de tiers contre le navire assuré pour fait d'abordage sont à la charge des assureurs... » Cet événement a toujours continué à figurer dans les divers imprimés, mais la rédaction de la clause a été modifiée. En 1873, l'article 4 vise les recours de tiers « pour fait d'abordage avec un autre navire ». L'article 3 de l'imprimé du 1^{er} janvier 1888 prévoit le « fait d'abordage ou de collision avec un autre navire ». Dans l'article 2 des imprimés de 1913 et de 1924, le terme « collision » a été supprimé, ce qui est plus conforme à la terminologie maritime, ce terme a en effet un sens plus large empiétant sur les mots « heurt contre un corps fixe

ou flottant ». Enfin, l'article 2 de l'imprimé du 1^{er} novembre 1928 contient une modification à laquelle les assureurs semblent apporter une grande importance, comme cela ressortira à propos de l'abordage indirect : « les risques de recours de tiers... exercés contre le navire assuré pour abordage de ce dernier avec un autre navire... sont à la charge des assureurs... » Même formule dans les imprimés sur corps de navires en séjour au port et de la responsabilité des chantiers de réparations de navires, alors que celui sur corps de navires en construction mentionne seulement : « pour faits d'abordage avec un autre navire... »

Quel est le sens exact qu'il faut donner ici au mot « abordage » ? L'Ordonnance de 1681, suivie en cela par le Code de Commerce, ne le définit pas. Emérigon ⁽¹⁾ précise que, par là, il faut entendre « le choc d'un navire contre un autre ». Il semble que l'on puisse tirer la même définition de l'article 407 nouveau C. Com. qui débute ainsi : « En cas d'abordage survenu entre navires de mer, ou entre navires de mer et bateau de navigation intérieure... » Telle est du reste l'opinion de la presque unanimité de la doctrine ⁽²⁾ et de la jurisprudence ⁽³⁾.

L'abordage étant le « choc de deux navires », ce dernier mot doit être pris dans son sens technique et ne viser par conséquent que les bâtiments naviguant ou susceptibles de naviguer, « tous ceux qui, quelles que soient leurs dimensions, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière » ⁽⁴⁾. Ne devra donc pas être considéré comme un abordage le choc d'un navire contre un pon-

(1) Op. cit., ch. XIII, sect. XIV.

(2) Lyon-Caen et Renault, op. cit., 4^e éd., VI, n^o 999 ; Danjon, op. cit. IV, 1132 ; Desjardins, op. cit., VI, 400 ; V. au mot « abordage » dans le vocabulaire juridique publié sous la direction de M. Capitan.

(3) Bordeaux, 13 décembre 1860, M. 1861-II-112 ; Nantes, 18 juillet 1885, Aut. II-40 ; Seine, 2 juin 1887, Aut. III-185 ; Alexandrie, 6 janvier 1903, Aut. XIX, 615 ; Seine, 3 janvier 1925, Dor. Sup., 3-171.

(4) C. de C., 20 février 1844. S. 44. I. 199.

ton ⁽⁵⁾, contre un bateau-lavoir ⁽⁶⁾ ou même contre un navire submergé et réduit à l'état d'épave ⁽⁷⁾. Cette définition a été très vivement contestée en ce qui concerne l'assurance maritime par un jugement du tribunal de Cognac ⁽⁸⁾ qui, se basant sur le fait que « le législateur, notamment dans l'article 407 C. Com., a voulu parler de l'abordage de deux navires, il s'est servi de l'expression « abordage de navires » ⁽⁹⁾ ce qui eût été complètement inutile si le mot « abordage » avait signifié par lui-même le choc de deux navires », en conclut que ce mot signifie aussi « le choc d'un navire sur une masse quelconque ». Telle est aussi l'opinion de M. Ripert ⁽¹⁰⁾ qui s'appuie entre autre sur l'article 2 de l'imprimé du 9 octobre 1924 qui vise « l'abordage avec un autre navire ou bâtiment flottant ». Il ne s'agit là que d'une simple inadvertance de rédaction, corrigée dans l'imprimé actuel, puisqu'il sépare nettement l'abordage du heurt avec un corps fixe ou bâtiment flottant ⁽¹¹⁾. Cette discussion n'a, du reste, aucune importance ici, car même en adoptant le sens étroit du mot « abordage », il ne faut pas oublier que les assureurs répondant toujours des recours de tiers pouvant naître du heurt contre un corps fixe ou flottant, les événements qui engagent leur responsabilité restent les mêmes. La collision entre un navire et un aéronef sera traitée à la fin du deuxième événement.

Pour qu'il y ait abordage, il faut qu'il y ait choc, c'est-à-dire rencontre plus ou moins brusque, mais sans que les deux navires soient nécessairement en mouvement. Si donc

(5) C. de C., Turin, 31 décembre 1908, Aut. XXIV, 845.

(6) Nantes, 6 juin 1883, N. 1883. I. 178 ; M. 1884. II. 114.

(7) Nantes, 7 mai 1881, N. 1882. I. 23 ; Anvers, 8 février 1908. Aut. XXIV. 389 ; Havre, 23 mars 1925, Dor. Sup. 3. 358.

(8) 4 février 1876. D. 78. III. 46.

(9) C'est le cas de la police française qui vise depuis 1873 « l'abordage avec un autre navire ».

(10) Op. cit., III, n° 2.648.

(11) Cette inadvertance avait déjà existé dans l'imprimé de 1876 et avait été rectifiée dans celui de 1886. Elle a aussi existé dans celui de 1913.

deux navires sont amarrés en couple et que, par l'action du vent ou du flot, ils se causent des avaries par frottement, il n'y aura pas abordage ⁽¹²⁾.

Avant de déterminer les catégories d'abordage qui peuvent donner lieu à des recours de tiers, il faut examiner deux questions très délicates : celle des accessoires du navire et celle de l'abordage indirect. Dans quelle mesure faut-il considérer que les accessoires d'un navire, amarre, chaîne, ancre, etc... font corps avec lui ? Un arrêt de la Cour de Rennes du 9 août 1851, rapporté par Desjardins ⁽¹³⁾ décide qu'il y a abordage dans le cas où un navire étant mouillé dans un port, le flot montant fait raidir l'amarre qui le relie à son ancre et, la soulevant à la surface de l'eau, fait chavirer une embarcation passant à proximité. Un jugement du tribunal du Havre, du 24 septembre 1884 ⁽¹⁴⁾ semble admettre aussi comme un abordage le choc d'un navire contre les amarres d'un autre. La Cour de Rouen, par son arrêt du 25 mai 1898 ⁽¹⁵⁾ précise davantage : « C'est par suite de chocs violents et répétés du vapeur sur la chaîne et les amarres du bateau-drague que la galoche de fer a été arrachée, cet arrachement et les avaries qui en sont la conséquence n'en doivent pas moins être attribués à une véritable collision sur un accessoire qui, formant avec le corps du bateau au mouillage un tout inséparable ». Il faut donc admettre « que le navire, dans un sens large, comprend non pas seulement la carène et ce qui y est incorporé et qui y est à ce point uni qu'on ne puisse l'en séparer sans une véritable avulsion ; qu'il comprend aussi et, dans le sens profond

(12) Saint-Nazaire, 14 août 1931, Dor. Sup. 10, 37°; V. cependant en sens contraire, Anvers, 17 décembre 1927, A. 1927. I. 507 : la compression entre allèges à la suite de l'abordage de l'une d'elles par un navire a été considérée comme un abordage.

(13) Op. cit. V. n° 1076.

(14) H. 1884-I-274.

(15) Aut. XIV, 458. On peut toutefois citer en sens contraire : Marseille, 27 janvier 1871, M. 1871-I-64, et Bordeaux, 11 janvier 1875, M. 1879-II-29.

du mot, exprime les agrès, l'armement, l'équipement et tout ce qui est indispensable pour tenir la mer, pour rendre le navire propre à sa destination, à son chargement, à son ancrage ; par conséquent, les vergues, les voiles, les câbles, les palans, les ancres et tout ce qui est nécessaire à sa navigation » (16). Il y a donc abordage toutes les fois qu'il y a choc entre un navire et les accessoires d'un autre. Ce qui n'est évidemment plus le cas quand l'ancre d'un navire accroche celle d'un autre bâtiment et la fait tomber à la mer, car il y a eu choc entre deux accessoires et non point entre la coque et un accessoire. C'est du reste ce qu'a décidé un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 14 janvier 1926 (17) « parce qu'il ne s'agit pas ici d'une collision ou d'un heurt qui suppose évidemment la rencontre d'un corps quelconque par le navire en mouvement ». M. Audouin (18) interprète cette décision comme signifiant que « le heurt d'un navire ne peut s'entendre que du contact, avec un autre corps, soit de la coque même de ce navire, soit tout au moins celles de ses dépendances qui y sont reliées assez intimement pour subir les mêmes déplacements que lui, ce qui ne serait vrai pour son ancre, qu'autant que celle-ci, au moment du choc, était accrochée au flanc du navire ». Cela ne paraît pas ressortir nécessairement du jugement en question et offre le gros inconvénient de ne pas cadrer avec les arrêts des Cours de Rennes et de Rouen qui viennent d'être analysés. Il vaut donc mieux considérer qu'il y a abordage dès que l'accessoire d'un navire heurte le corps d'un autre navire, car dans ce cas-là, il y a toujours « rencontre d'un corps quelconque par le navire en mouvement », comme le veut le jugement du tribunal de Marseille. Cette interprétation paraît meilleure, d'autant plus que, dans des circonstances analogues (superposition d'ancres ayant

(16) Gênes, 28 janvier 1895, Aut. XI, 377.

(17) Dor. Sup., 4-174.

(18) Sens du mot abordage. Dor. 16-17.

amené des avaries au linguet), la Cour de Gênes ⁽¹⁹⁾ avait déjà décidé qu'il n'y avait pas eu abordage, car « il n'y a eu ni choc entre les deux navires, ni choc de l'un d'eux contre les agrès ou les accessoires de l'autre ». Il en serait de même dans le cas de l'espèce sur laquelle s'est prononcée la Cour de La Haye ⁽²⁰⁾. Il s'agissait d'une grue flottante qui avait à bord un chargement de tôles qui, sous l'effet d'un vent très violent, se désarrimèrent et tombèrent en surplomb, leur extrémité dépassant le pont de la grue. Dans cette position, elles endommagèrent un voilier. Un jugement du Tribunal de Rotterdam, du 29 mai 1929 ⁽²¹⁾ décida « que l'assureur est responsable lorsque l'abordage a été occasionné non seulement par le corps du navire, mais encore par la cargaison qu'il avait à bord, car cette cargaison, au point de vue matériel, fait partie du navire lui-même avec lequel elle forme un tout indivisible », mais la Cour de La Haye ⁽²²⁾ le réforma à juste titre, la cargaison ne peut être considérée comme un accessoire du navire. Il n'y aurait pas non plus abordage dans le cas où un navire se ferait des avaries sur une ancre « dont la chaîne était rompue depuis plusieurs mois et qui se trouvait dans le lit de la rivière à l'état d'épave, en tout cas d'abandon », car elle « ne peut être considérée comme constituant, au jour de l'accident, un accessoire ou une dépendance du flotteur auquel elle avait cessé d'être reliée depuis longtemps ⁽²³⁾. Il n'y a pas non plus abordage, a décidé le tribunal de Commerce de Marseille, par jugement du 29 juillet 1932 ⁽²⁴⁾ dans l'espèce suivante : le vapeur *Patria* avait été pris en remorque par le *Servaux 6* ; au moment où le vapeur se trouvait droit en face de la passe, le capitaine commanda à ses machines : en avant ; le

(19) Arrêt du 28 janvier 1895, Aut. XI, 377.

(20) 9 janvier 1931. Dor. 24-474.

(21) Dor. 20-435.

(22) 9 janvier 1931. Dor. 24-474.

(23) Bordeaux, 30 janvier 1911, Aut. XXVI, 818.

(24) Dor. Sup. 10-457.

remorqueur était alors en travers et sous la traction de la remorque, il s'inclina fortement sur le côté, fut envahi par les lames soulevées par le puissant paquebot et coula. L'armateur soutenait « que l'avarie survenue au *Servaux 6* devait être assimilée à un abordage, les amarres qui établissaient le contact du *Patria* avec le remorqueur et qui, par ce contact, ont rendu possible le sinistre, étant un accessoire et en quelque sorte le prolongement du navire lui-même ». Le tribunal, après avoir examiné les diverses décisions qui viennent d'être analysées, conclut que ces diverses espèces « ne sont cependant pas comparables à l'événement qui donne lieu au présent litige ». Il y a ici un cas analogue à celui du remous qui sera traité à propos du troisième événement et que l'on ne peut, en tout état de cause, considérer comme un abordage, car il n'y a pas eu de choc, condition primordiale pour qu'il y ait abordage.

La pratique entend par « abordage indirect » un abordage entre deux navires B et C, dont le navire A, assuré, est responsable soit parce qu'il a abordé l'un d'eux, soit parce qu'il les a jetés l'un sur l'autre à la suite d'un remous. Dans ce dernier cas, les assureurs n'auront pas à rembourser à l'assuré les sommes qu'il a dû payer aux propriétaires des navires B et C, car il n'y a pas eu abordage, événement nécessaire pour que la responsabilité des assureurs soit engagée. Par extension, le nom d'abordage indirect est aussi donné au cas où le navire assuré aborde un autre navire et le jette sur un corps fixe ou sur un corps flottant. Il en est de même dans le cas où le navire heurte un corps flottant et le pousse contre un corps fixe, un navire ou même contre un autre corps flottant. Dans toutes les hypothèses, la question qui se pose est celle de savoir si les assureurs sont responsables des réclamations des propriétaires des navires ou des corps qui ont été endommagés par contre-coup et avec lesquels le navire assuré n'a pas été en contact. Cette question semble ne pas devoir se poser comme c'était le cas dans les imprimés de 1913 et de 1924:

il y avait eu abordage et ou heurt et en conséquence les assureurs devaient rembourser les sommes que l'assuré avait été obligé de payer à la suite de ces divers accidents quels qu'ils fussent. Ainsi, dans le premier cas, l'armateur de A était couvert contre le recours de B comme contre celui de C. C'est ce qu'a décidé, pour la police de Rotterdam, un arrêt de la Cour de La Haye du 9 janvier 1931 ⁽²⁵⁾ : « lorsqu'un navire est assuré contre les risques de recours de tiers et qu'il vient à aborder un deuxième navire qu'il projette sur un troisième navire, les avaries subies par ce dernier doivent être considérées comme une conséquence directe de l'abordage et sont couvertes par l'assureur ». Un jugement du Tribunal de Rotterdam du 27 juin 1928 ⁽²⁶⁾ admet que lorsque l'assureur prend à sa charge les risques autres que l'abordage et susceptibles de causer des dommages à d'autres navires, à leur cargaison ou à des objets fixes, les parties devaient être considérées comme s'étant mises d'accord pour admettre que la clause générale ne vise que l'abordage direct à l'exclusion de l'abordage indirect. celui-ci étant couvert par la clause particulière.

Avec la police de 1928, les assureurs français soutiennent qu'ils ne sont plus responsables de l'abordage indirect car ils font remarquer que la police porte maintenant « abordage du navire assuré » et « heurt du navire assuré ». Cette modification ayant été volontaire ne peut être considérée comme une tautologie inexplicable et inutile. La seule manière de lui donner un sens consiste à regarder cette adjonction des mots « navire assuré » comme signifiant que les assureurs ne sont responsables que de l'abordage et/ou du heurt direct, ceux dans lesquels le navire assuré a par lui-même causé des avaries ⁽²⁷⁾. Il faut que le navire assuré ait

(25) Dor. 24-474.

(26) Dor. 19-441.

(27) Les polices fluviales françaises ne couvrent en principe que l'abordage direct (art. 28 de l'imprimé du 24 janvier 1929) l'abordage indirect étant souvent couvert par les conditions particulières. On ne peut tirer de ce fait aucun argument en faveur de la thèse des assureurs maritimes, car la rédaction de l'imprimé fluvial est claire.

été en contact direct avec le navire ou le corps. Pour les dommages causés par contre-coup, la responsabilité des assureurs ne saurait être engagée. Cette thèse est inadmissible, on ne peut même pas soutenir que telle était l'intention des assureurs au moment de la modification de la rédaction de l'article 2. En effet, M. Audouin qui avait pris part à la rédaction de cet article constatait presque immédiatement après ⁽²⁸⁾ que « les modifications apportées au texte de cet article sont de pure forme ». Les assureurs n'ont par conséquent rien voulu modifier. Dire que le rejet de l'abordage indirect est la seule manière d'expliquer l'adjonction des mots « navire assuré » est fausse ; voici du reste l'explication qu'en a donné M. Audouin : « elles ont eu pour seul objet de préciser que les seuls recours de tiers pour faits d'abordage que les assureurs acceptent de garantir sont ceux exercés à la suite de l'abordage du navire assuré lui-même avec un autre navire, à l'exclusion, par conséquent, de celui qui se serait produit entre deux autres navires et dont le navire assuré serait néanmoins rendu responsable parce qu'il serait dû, par exemple, à un violent remous provoqué par son entrée à une vitesse trop grande dans un port ». On peut encore trouver une autre explication : les assureurs ne veulent pas être responsables des dommages causés par le remorqueur du navire assuré à un autre navire comme ce fut le cas dans l'affaire du *Niobé*, recours que les assureurs anglais furent condamnés à payer par décision de la Chambre des Lords, du 15 juin 1891 ⁽²⁹⁾. La thèse soutenue par les assureurs n'est donc pas valable. De plus si l'on admet qu'ils ne veulent payer que les dommages causés directement par le navire assuré, il reste à résoudre une question fort embarrassante dont la seule solution possible ruine toute la thèse. Prenons le cas suivant : le navire A aborde la poupe du navire B qui, par suite du choc, se jette sur le navire C et tord son étrave

(28) *Bulletin des assurances maritimes*, n^{os} V/VI (24-25) de novembre-décembre 1928.

(29) Voir plus loin, section IV.

contre ce dernier navire. Les assureurs devront-ils payer les seules avaries faites à l'arrière du B, ce sont les seules qui soient directement causées par le navire A, ou consentiront-ils aussi à payer les avaries de l'étrave, car elles ont bien été causées par l'abordage du navire assuré comme le veut la police ? L'adoption de la première alternative qui conduirait les assureurs qu'à n'être responsables que des seules avaries matériellement faites par le navire assuré est insoutenable, car les assureurs n'ont jamais refusé de payer les dommages causés aux marchandises à bord du navire abordé, solution qui s'imposerait dans tous les cas où ses marchandises ont été avariées par le seul fait de l'entrée de l'eau de mer dans les cales du navire par la brèche faite par l'abordage. De même, ils ont toujours accepté de régler la valeur du navire abordé quand celui-ci n'a subi que quelques avaries dans l'abordage mais a coulé immédiatement après sur des récifs quand le fait du naufrage a été la conséquence directe et immédiate du sinistre. Si, par contre, les assureurs consentent à régler les avaries de l'étrave, quelles raisons pourront-ils invoquer pour rejeter le paiement des avaries de C ? il n'y en a aucune qui soit valable, et ce d'autant plus que dans les deux cas si le navire B n'avait pas reculé et abordé C, les avaries que B s'est faites à la poupe, comme les avaries subies par A auraient été beaucoup plus graves. Il faut donc conclure que les recours de tiers nés d'un abordage ou d'un heurt indirect sont à la charge des assureurs.

Voici quelques autres cas pris dans la pratique : le navire assuré heurte un quai, sous l'influence du choc, des pierres du couronnement tombent et coulent une barque. Un navire heurte une cale sèche, des moellons sont désagrégés, tombent dans la rainure de la porte d'entrée et l'endommagent gravement. Dans ce dernier cas, il semble difficile de soutenir qu'il y a eu heurt indirect car c'est une partie du corps heurté qui a avarié ce même ouvrage d'art. Terminons par un cas encore plus délicat : le navire assuré ayant rompu ses amarres et dérivant dans un bassin du

port du Havre sous l'action d'un vent violent heurte le quai et fait tomber une grue électrique qui bascule, transperce et fait couler un remorqueur amarré non loin de là. Les assureurs ont refusé de payer en s'appuyant notamment sur le fait que la grue n'était ni un corps fixe ni un corps flottant, mais un corps mobile. Certes, ils auraient peut-être eu raison si la grue n'avait été, dans l'espèce, solidement immobilisée au moment de l'accident et si l'on n'avait pu soutenir que les corps ayant été divisés par l'imprimé en corps fixes et flottants, il n'y avait pas de place pour les corps mobiles, les corps flottants l'étant eux-mêmes.

Passons maintenant à l'examen des différents cas d'abordage susceptibles de donner lieu à des recours de tiers. L'article 407 (ancien) du Code de Commerce en distinguait trois sortes : l'abordage fortuit, dans lequel chacun des navires conservant à sa charge ses avaries, ne donnait jamais lieu à recours de tiers. L'abordage douteux étant régi par la règle du partage par moitié, il y avait possibilité de réclamation quand le navire assuré a subi le moins d'avaries, ainsi que cela a été expliqué dans la première partie. L'abordage fautif à propos duquel le Code décide que le dommage est payé par celui qui l'a occasionné. Dans ce dernier cas, il y a recours de tiers toutes les fois que le navire innocent a subi des avaries et les réclame.

La loi du 15 juillet 1915 a introduit dans la législation française les dispositions de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910. L'article 407 (nouveau) prévoit encore trois catégories d'abordage car l'abordage douteux assimilé à l'abordage fortuit, a été remplacé par l'abordage par faute commune. A l'heure actuelle, il y a deux cas d'abordage susceptibles de donner lieu à des recours de tiers : l'abordage fautif dans lequel l'un des navires paie tous les dommages et l'abordage par faute commune où chaque navire est responsable proportionnellement à la gravité des fautes qu'il a commises. Dans ce dernier cas, il y a lieu à un double paiement qui donne lieu à une diffi-

culté qui sera traitée au titre suivant. Notons que la Convention de Bruxelles n'est applicable que si tous les navires en cause sont les ressortissants d'un état contractant et que si l'instance est portée devant un Tribunal dépendant de l'un de ces états. Si ces deux conditions ne se trouvent pas réunies, c'est la loi interne qui s'appliquera comme dans le cas où tous les intéressés sont ressortissants d'un état contractant et que la cause vienne devant un tribunal de cet état. L'armateur, pouvant de ce fait se voir régi par la loi interne d'un pays non contractant, il est nécessaire d'examiner rapidement les différentes solutions adoptées. L'abordage fortuit et l'abordage fautif sont traités partout de la même façon. Il n'en est pas de même de l'abordage douteux que la grande majorité des pays regarde comme fortuit ; certains états (Chili, Honduras) suivent l'ancienne règle française, d'autres (Turquie, République Argentine) admettent le partage des dommages proportionnellement au tonnage, ce dernier mode de répartition sera étudié à propos des Pays-Bas dont ce fut pendant longtemps la règle. L'abordage par faute commune est considéré par la grande majorité des pays (Italie, Japon, Chili, etc...) comme ne donnant pas lieu à recours, d'autres (Etats-Unis, Belgique, Grèce) ont adopté le partage suivant la gravité de la faute ; certains enfin (Turquie, Egypte) répartissent le montant des dommages entre les navires d'après leur valeur respective. Pour cette dernière règle de répartition, il suffit de remplacer dans les calculs le tonnage par la valeur.

Deuxième événement.

Heurt contre un corps fixe ou flottant.

L'article 2 de l'imprimé de 1928 est ainsi conçu : « les risques de recours de tiers... exercés contre le navire assuré... pour heurt du navire assuré contre un bâtiment flottant, digues, quais, estacades ou autres corps fixes sont à la charge des assureurs... ». L'imprimé du 6 juin 1929 (séjour au port) comme celui du 21 novembre 1929 (res-

ponsabilité civile des chantiers) contient la même formule. Remarquons qu'il ne s'agit pas du heurt contre un corps flottant, mais contre un bâtiment flottant. Ces deux mots n'ont pas la même acception, ainsi on dira d'une bouée qu'elle est un corps flottant, mais non pas un bâtiment. Il semble donc que les assureurs ne devraient pas être tenus pour responsables du heurt du navire assuré contre un tel engin. Mais il n'en est rien car la pratique a toujours lu l'imprimé comme s'il y avait heurt d'un « corps » flottant ce qui est, du reste, le cas de l'imprimé du 21 janvier 1926 (navires en construction) qui mentionne : « faits d'abordage avec un autre navire ou bâtiment flottant, de heurt de digues, quais, estacades ou autres corps fixes ou flottants ». L'article 2 met donc à la charge des assureurs en plus de l'abordage deux événements bien distincts : le heurt contre un corps flottant et le heurt contre un corps fixe. L'imprimé du 1^{er} novembre 1865 ne mentionnait que l'abordage parce que son article 4 était une copie de la « collision clause ». L'article 4 des imprimés du 15 juillet 1873, du 1^{er} juillet 1880 et du 1^{er} avril 1881 portent : « l'abordage avec un autre navire ou corps flottant » et l'article 3, § 6, rejette le heurt contre un corps fixe : « les assureurs sont exempts... de tous recours de tiers... pour dommages ou empêchements causés dans les ports, rivières ou bassins... ».

Pour quelles raisons les assureurs se chargent-ils des recours de tiers provenant du heurt contre un corps flottant mais rejettent-ils ceux susceptibles de naître du heurt contre des corps fixes ? Que le navire assuré se jette sur une estacade, sur les revêtements des quais ou sur les portes des bassins ou qu'il heurte un bateau-lavoir ou un ponton, on ne voit pas ce qui a pu inspirer aux assureurs leur décision de prendre à leur charge le deuxième événement et de ne point vouloir du premier. Souvent même les dommages sont insignifiants : d'après une statistique du port de Dunkerque entre 1862 et 1872, il y a eu 82 avaries aux ouvrages du port, dont 50 aux estacades avec une moyenne de

Frs 1.600 par avarie. La raison est que l'Etat, propriétaire de ces ouvrages d'art, était dans une situation tout à fait différente de celle des propriétaires des navires abordés ou de ceux qui réclament à autrui réparation d'un préjudice. L'Etat devrait être obligé de prouver la faute du navire et l'armateur devrait, en tout état de cause, pouvoir se libérer par l'abandon du navire et du fret, les termes de l'article 216 amendé par la loi du 14 juin 1841 étant absolument généraux et ayant pour but de protéger la fortune de terre des armateurs. « Tout cela est pourtant méconnu et nié par l'Administration des Ponts et Chaussées. Avec un seul mot : la voirie, elle prétend renverser toute la législation maritime et jusqu'au principe de droit commun. Elle est armée de vieux édits de voirie, rajeunis par des instructions ministérielles et des règlements préfectoraux de police des ports. Elle met résolument ces règlements au-dessus des lois qui sont pour elle comme non avenues. Elle poursuit contre les propriétaires des réclamations directes et illimitées, alors même qu'elle ne reproche aucune faute au capitaine » ⁽³⁰⁾. Quand un navire a coulé, l'Administration ne tient même pas compte de la force majeure et elle n'admet pas les armateurs à faire abandon comme le prouvent notamment deux décisions du Conseil de Préfecture de la Loire-Inférieure, l'une du 13 août 1869 et l'autre du 19 juillet 1872. Devant cet état de chose inique et illégal, il semblerait que les propriétaires de navires aient besoin de trouver une protection efficace dans l'assurance et l'on s'étonne que les assureurs maritimes aient refusé de donner leur garantie. Toutefois cela est absolument normal ; il ne faut pas perdre de vue qu'ils ne protègent que la fortune de mer, or c'est ici la fortune de terre qui est visée. En effet, si un navire coule bas à la suite du heurt d'un quai, les assureurs ne seront tenus de payer la somme assurée, limite maximum de leur engagement. L'ar-

(30) DE COURCY, *Commentaires de la police de 1873*, sous l'art. 3, dernier paragraphe.

mateur restera donc à découvert des dépenses d'extraction qui lui seront réclamées par l'Administration. Certes dans le cas où le navire restera à flot, son propriétaire ne pourra pas récupérer de ses assureurs la somme qu'il devra payer pour réparer les avaries faites au corps fixe. Ces avaries, étant le plus souvent minimes, la responsabilité des assureurs ne jouerait pas car la franchise ne serait pas atteinte. La solution adoptée par la police de 1873 était donc la meilleure car toute autre eût été un véritable trompe-l'œil. Elle avait de plus, au dire de De Courcy, un double avantage. D'une part, l'ingénieur des Ponts et Chaussées inclinera plus volontiers à prendre la dépense à la charge du budget si les armateurs lui expliquent qu'ils n'ont aucun recours contre leurs assureurs. D'autre part, cette solution incite les armateurs à défendre leurs intérêts et à essayer de faire modifier cette jurisprudence administrative qui viole délibérément l'article 216 du Code de Commerce. Le calcul des assureurs s'est du reste révélé juste puisque la loi du 12 août 1885 est venue modifier l'article 216 et a expressément permis aux propriétaires de navires de faire abandon, même envers l'Etat tant pour les dépenses d'extraction que pour celles de réparations. C'est pourquoi dès l'imprimé du 1^{er} juillet 1886, les assureurs ont pris à leur charge les recours de tiers « pour heurt de digues, quais, estacades et généralement dommages causés à tous objets matériels ». La lecture de cette formule pourrait faire croire que le heurt contre un corps flottant a disparu mais il n'en est rien, car il est compris parmi les dommages causés à tous objets matériels.

Les progrès de la science et notamment ceux de l'aéronautique exigent l'examen d'une dernière question. Les assureurs sont-ils responsables des recours de tiers pouvant naître du choc du navire assuré contre un hydravion ? Leur responsabilité ne fait aucun doute en ce qui concerne un hydravion posé ou hydroplanant ; il y aura heurt avec un bâtiment flottant. La question semble beaucoup plus délicate si l'on suppose que l'aéronef est en vol. Ne pou

vant le considérer comme un corps fixe ou flottant et ne pouvant qualifier l'accident d'abordage ⁽³¹⁾ la responsabilité des assureurs ne saurait être recherchée. En réalité, la question ne se pose pas, étant donné les termes de la Convention de Rome du 29 mai 1933 l'armateur n'aura jamais de recours de tiers à payer au propriétaire de l'aéronef puisque c'est celui-ci qui est toujours responsable des dommages qu'il cause à la surface. Notons que l'avant-projet de convention sur l'abordage aérien soumis par le Comité Maritime International au Comité International technique d'experts juridiques aériens contient un article 12 ainsi conçu : « toute collision survenue sur mer entre un aéronef et un navire est considérée comme un abordage maritime, et les conséquences sont réglées conformément aux dispositions de la Convention de Bruxelles du 28 septembre 1910 sur l'abordage maritime ». « Toutefois, si l'aéronef se trouve déjà en vol, la collision est considérée comme un abordage aérien et les conséquences réglées conformément aux dispositions de la présente convention ». Si ce projet était adopté, les assureurs resteraient responsables des recours de tiers mais au titre de l'abordage et non plus du heurt contre un corps flottant. Le deuxième paragraphe, par contre, les exonérerait car leur police ne parle que d'abordage maritime (abordage avec un navire) et non point d'abordage aérien.

Quels sont les heurts susceptibles de donner lieu à recours de tiers ? La loi du 15 juillet 1915 appliquait les solutions de la Convention Internationale de Bruxelles sur l'abordage au heurt d'un navire contre un bâtiment de navigation intérieure. La loi du 5 juillet 1934 reproduisant la Convention Internationale de Genève de 1930 ayant étendu les règles de l'abordage maritime à ces bâtiments comprend sous ce terme tous les corps utilisés pour la flottaison ou la navigation, tels que hydroglisseurs, radeaux, bacs, dragues, grues, élévateurs flottants, section mobile

(31) Cf. Tribunal de Florence, 3 juillet 1933, Dor. 30-354.

de pont de bateaux. Il résulte donc de la combinaison de ces deux lois que la responsabilité encourue quand il y a heurt d'un navire contre un corps flottant, est régie par les règles relatives à l'abordage.

Troisième événement.

Dommages généralement causés à tous objets matériels.

Ces termes ont été employés pour la première fois dans l'imprimé du 1^{er} janvier 1886. Leur généralité était telle que l'on aurait pu, sans inconvénient supprimer les autres événements prévus par l'article 4 « abordage et heurt de digues, quais et estacades », mais on les maintint pour indiquer que les assureurs voulaient seulement prendre à leur charge des événements analogues à ceux indiqués. Pour que la responsabilité des assureurs soit engagée, il suffisait que le navire ait causé n'importe quel dommage à un objet quelconque en dehors même de tout contact avec ces objets. Sous l'empire de cette formule, les assureurs devenaient responsables de tous les recours de tiers car on conçoit mal une réclamation basée sur un dommage causé à un objet non matériel. Tous les cas rejetés comme ne constituant pas un abordage, incombait alors aux assureurs : entrechoquement du navire assuré et d'un autre navire amarré contre lui, accrochage de deux ancres. Il n'en serait toutefois pas ainsi dans le cas de l'ancre abandonnée, car il ne faut pas oublier qu'il doit s'agir de « recours de tiers exercés contre le navire assuré » ce qui n'est pas le cas de l'espèce, cette ancre ne pouvant pas être considérée comme faisant encore partie du navire.

En plus de ces diverses hypothèses, voici quelques exemples d'accidents susceptibles d'entraîner la responsabilité des assureurs : remous occasionné par le passage du navire assuré dans un chenal et coulant un autre navire amarré à une berge ⁽³²⁾ ou le jetant sur un autre navire

(32) Alexandrie, 6 mai 1897, Aut. XIII, 717 ; Tribunal Supérieur Hanséatique, 4 décembre 1897, Aut. XIII, 809.

ou sur un corps fixe ou flottant ⁽³³⁾. Un vapeur accosté à un wharf décharge dans les eaux d'une baie une grande quantité d'huile combustible qui forme une nappe qui surnage ; par suite de circonstances accidentelles, cette nappe prend feu et une partie du wharf est incendié ainsi qu'un navire qui se trouvait à côté ⁽³⁴⁾.

L'attention des assureurs français fut attirée sur l'extension qu'il était possible de donner à cette formule par l'affaire du pétrolier « Luciline ». Ce navire s'étant échoué à l'entrée du port de Dunkerque, son capitaine jeta à la mer, pour le renflouer, d'abord trente, puis environ sept cent soixante tonnes de pétrole, l'eau de mer ainsi contaminée s'introduisit dans des parcs à huitres installés à peu de distance et y occasionna des dégâts que les assureurs furent obligés de payer ⁽³⁵⁾. Il n'était pas douteux que de telles extensions du principe de la responsabilité des assureurs pour les recours de tiers n'avaient jamais été dans la pensée des rédacteurs de l'imprimé ; les cas cités par eux à titre d'exemple : « heurt de digues, quais, estacades » suffisent à démontrer qu'ils ont entendu, en tous cas, limiter leur responsabilité aux recours exercés pour chocs du navire contre d'autres corps, en particulier des corps fixes. Le dommage causé n'étant pas le plus souvent une conséquence directe de la navigation et de plus l'éventualité et l'importance de ces dommages étant impossibles à prévoir, les assureurs ont supprimé ces mots de l'imprimé de 1913. Ils n'ont d'ailleurs fait que se conformer aux clauses que renferment la presque totalité des polices étrangères dont certaines restreignent la responsabilité des assureurs soit au seul cas d'abordage, soit au seul cas de collision.

Certaines clauses particulières couvrent les recours de tiers susceptibles de naître du remous occasionné par le na-

(33) Gand, 2 décembre 1908. D. 1910-II-84.

(34) Cour d'appel des Etats-Unis (9^e circuit), 28 février 1910. Aut. XXVI, 98.

(35) Douai, 15 mars 1906. H. 1906-II-211 ; C. de C., Ch. des req., 19 juin 1908. H. 1908-II-70.

vire assuré, événement pour lequel la loi du 15 juillet 1915 (6° de l'art. 407 C. com.) admet la même réparation que pour l'abordage. Voici une de ces clauses :

« La garantie des recours de tiers tels qu'ils sont définis à l'article 2 des conditions générales s'étend aux recours de tiers résultant des dommages causés par abordage entre des navires autres que le navire assuré, mais dont celui-ci serait reconnu responsable. »

§ 2. — ITALIE.

La police de 1888 ne mettait à la charge des assureurs que « les recours de tiers... pour fait d'abordage ou heurt.. » mais celle de 1899 (art. 2, al. 1) étendait leur responsabilité à l'« abordage avec un navire ou heurt contre les murs des bassins, môles ou autres corps fixes et objets matériels quels qu'ils soient ». Cette formule est large et est à peu près équivalente à celle employée par l'imprimé de 1886 « pour dommages généralement causés à tous objets matériels ». C'est une nouvelle preuve de l'influence exercée par la conception française en Italie.

Le mot « *abbordaggio* » employé ici et non point « *urto di navi* » s'entend exclusivement et sans discussion du heurt et du choc de deux navires, la jurisprudence n'admettant aucune interprétation extensive ⁽³⁶⁾. L'article 38 du projet de Code maritime italien de 1931 définit ainsi le navire « toute construction apte à flotter sur les eaux, normalement mue par un appareil à propulsion mécanique ou à voiles et destinée au transport de personnes ou de choses, à la pêche, au remorquage ou à d'autres services maritimes ». Cette définition a donné lieu à des discussions sans fin, car elle est loin de donner un critérium applicable dans tous les cas ⁽³⁷⁾. Tout ce qui vient d'être dit pour la France est valable ici, toutefois les assureurs italiens ne

(36) *Pipia, Diritto marittimo*, I. n° 217.

(37) Elle s'appliquerait notamment aux hydravions.

refusent pas de supporter les recours de tiers dans le cas d'abordage indirect. Signalons qu'avant 1915, la législation italienne ne connaissait que deux cas d'abordage, l'article 662 C. com. assimilant l'abordage douteux et l'abordage par faute commune à l'abordage fortuit. Seul l'abordage fautif donnait donc lieu à recours de tiers. Ces règles ne s'appliquent plus quand les navires qui se sont abordés sont italiens, car la loi du 14 juin 1925 a conformé la loi interne aux règles de la Convention de Bruxelles.

La police sur corps de la « *Mutua Maritima Nazionale* » emploie une formule différente puisqu'elle prévoit (art. 2 de l'Édition de 1924) : « les dommages causés par abordage avec un autre navire ou objet flottant ou heurt contre des quais, bassins, môles ou autres corps fixes quels qu'ils soient ». En 1928, la Société jugea à propos d'ajouter l'incendie aux différents cas de recours de tiers. La formule de l'édition de 1932 a été simplifiée : « heurt contre un autre navire ou contre quelque corps fixe ou flottant ou pour incendie », mais sans perdre pour cela sa compréhension très large.

§ 3. — PAYS-BAS.

Les polices souscrites aux conditions anglaises seront traitées à la section II. L'article premier des conditions de Bourse de Rotterdam ne met à la charge des assureurs que l'abordage. Cependant des clauses particulières d'un usage assez fréquent ont une étendue plus grande et couvrent les heurts contre des corps mobiles ou immobiles. L'article 2 des conditions de la Bourse d'Amsterdam prévoit « l'assureur est responsable des trois-quarts du montant... payé par l'assuré... en raison du dommage causé par le navire assuré à un autre navire... ou à d'autres corps fixes ou mobiles (la cargaison à bord du navire assuré étant exclue) par abordage dans le sens des articles 534 à 544 *a* inclus du Code de Commerce (section 6, du L. III)... ». L'article 541 décide qu'il y a abordage « lorsqu'un navire

chassant sur ses ancrs est jeté sur les câbles d'un bâtiment à l'ancre près de lui » et l'article 544 donne la même solution quand un navire donne sur une ancre. L'article 542 considère qu'il y a abordage « lorsque des navires se trouvant à l'ancre ou amarrés dans un port et qu'ils endommagent, par heurt ou frottement par suite de la montée ou de la descente de la marée, d'une tempête ou de tout autre accident dû à la force majeure, d'autres bâtiments qui se trouvent près d'eux ». Solution diamétralement opposée à celle adoptée en France, mais qui aboutit ici au même résultat, car le Code de Commerce néerlandais décidant que « le dommage sera supporté par le navire endommagé », il n'y aura pas lieu à recours de tiers. Les articles 534 à 538 prévoyaient cinq cas d'abordage : l'abordage par force majeure, l'abordage fortuit, l'abordage douteux, l'abordage fautif et l'abordage par faute commune. Ce dernier cas étant réglé comme l'abordage fortuit, il n'y avait que deux cas où il pouvait y avoir recours de tiers : l'abordage fautif et l'abordage douteux. Pour ce dernier, les dommages devaient être répartis proportionnellement à l'importance des tonnages des navires. On réglait de la même manière que s'il y avait eu abordage par faute commune ⁽³⁸⁾, mais la proportion au lieu d'être basée sur la gravité des fautes, l'était sur les tonnages. Si l'abordage avait lieu entre deux navires jaugeant respectivement 400 et 1.800 tonneaux, et que la somme totale des dommages soit de FL. H. 44.000, le premier était responsable pour $400 \times 44.000 : 2.200$ soit FL. H. 8.000 et le deuxième pour $1.800 \times 44.000 : 2.200$ soit FL. H. 36.000. Cela ne se présente plus, car les Pays-Bas ont signé la Convention de Bruxelles et en ont fait récemment une loi interne ⁽³⁹⁾.

(38) Voir titre III.

(39) Décret royal du 14 août 1924.

SECTION II

GRANDE-BRETAGNE, ETATS-UNIS ET BELGIQUE

A ces trois pays, il convient d'ajouter les Pays-Bas pour toutes les polices souscrites aux conditions anglaises. Pendant longtemps les « collision clauses » usuelles ne mettaient à la charge des assureurs que le seul cas où « le navire présentement assuré vient en collision avec un autre navire ou vaisseau ». Depuis un certain nombre d'années, des clauses particulières couvrent en plus le heurt contre des objets mobiles ou immobiles. Certaines clauses et certaines polices ont une étendue encore plus large et visent d'autres événements.

§ 1. — COLLISION AVEC UN AUTRE NAVIRE OU VAISSEAU.

Que faut-il entendre par le mot anglais « collision » ? Le Century Dictionary le définit « la rencontre et le heurt ou entrechoquement de deux ou plusieurs corps mobiles ou d'un corps mobile et d'un corps immobile ». Mais le Law Dictionary de Bouvier le donne comme signifiant en droit maritime « le fait de navires ou bâtiments qui se heurtent entre eux ou d'un navire qui se jette contre ou sur un autre » ⁽⁴⁰⁾ Arnould ⁽⁴¹⁾ admet que ce terme « implique la rencontre de deux objets l'un et l'autre navigables » mais ajoute que, dans certains cas, l'ensemble de la clause est conçu « de manière à comprendre le risque d'un choc non seulement contre des objets flottants ou navigables, mais

(40) Définition conforme à la jurisprudence : Lord Coleridge dans Richardson v. Burrow ; Everard v. Kendall ; London Ass. C^o v. Companhia de Moagens ; en sens contraire, la jurisprudence de l'Etat de New-York : Western Transit C^o v. Brown ; Steamstug John Carroll v. Actua Ins. C^o.

(41) Op. cit. ; II^e Ed., vol. 2, sect. 826.

encore contre des constructions telles que les ouvrages d'un port, les quais, les jetées, etc... ou contre des obstacles tels que la glace ou des épaves ». « Il est impossible d'attribuer un sens certain et défini au mot « collision » ou de préciser sa signification de telle manière que l'on puisse à l'avance clairement déterminer ce qui doit et ce qui ne doit pas être considéré comme une « collision », au sens d'une « police d'assurance » a dit, en 1896, la Cour Suprême des Etats-Unis dans l'affaire *London Ass. C° v. Companhia de Moagens*, car cela dépend le plus souvent du contexte. Les termes ordinaires de la « running down clause » précisent qu'il s'agit d'une « collision with another ship or vessel ». Pour que la responsabilité des assureurs joue, il faudra donc : 1° qu'il y ait choc ; 2° avec un navire ou vaisseau.

La première condition n'est pas remplie si le navire assuré occasionne des avaries à un autre navire par suite d'un remous ou s'il navigue avec une telle négligence qu'il oblige un navire à s'écarter de sa route régulière et à s'échouer. Aucun de ces accidents ne peut donner lieu à une réclamation fondée sur la « collision clause », sauf toutefois ce qui sera dit à la section IV à propos de l'affaire du *Niobé*.

La seconde condition nécessite la détermination du sens qu'il faut donner aux mots « navire ou vaisseau ». Que faut-il entendre par là ? Il est difficile de donner une réponse précise bien que les tribunaux aient eu quelquefois à trancher la question de savoir si tel bâtiment ou telle construction pouvait recevoir l'un de ces noms. Dans l'affaire *Merchants Mar. Ins. C° Ltd v. North of England Protecting and Indemnity Association*, la Cour d'appel a décidé par arrêt du 3 décembre 1926 que le critérium à appliquer pour savoir si un engin est un navire ou un vaisseau, est d'examiner s'il a été construit dans le but de naviguer ou de transporter des marchandises ou des passagers. Ne peut pas être considéré comme tel un ponton de machine à mâter, bien qu'il ait la forme générale et les accessoires d'un navire mais dont les déplacements lents et rares exigent une manœuvre compliquée. Un arbitrage rendu à

New-York le 1^{er} juillet 1932 ⁽⁴²⁾ semble avoir adopté le même critérium puisqu'il a admis que la coque d'un ancien sloop privé de ses agrès et machines et utilisé depuis plusieurs années comme magasin à poudre, ancré d'une manière permanente dans un fleuve, non relié ni amarré au rivage, dont le gouvernail est immobilisé et dont l'équipage consiste en un seul gardien, est un navire ou bateau, d'après l'esprit de la « running down clause ». Le critère adopté par la Cour apparaît comme un peu simpliste, puisqu'il conduit à une telle conséquence, c'est pourquoi il faut lui préférer celui de Mr. Ed. Griggs, secrétaire de la Merchants Marine Insurance C^o : « la navigabilité n'est pas l'unique critère puisque des bois de charpente, par exemple, peuvent être mis en mouvement sur l'eau. Un ponton ou un débarcadère ne sont pas un « navire ou un vaisseau » au sens de la clause, bien que l'un et l'autre soient susceptibles d'être déplacés sur l'eau. On doit tenir compte du genre de construction et de la destination du bâtiment en question, ainsi que de sa propriété de déplacement, par sa propre force ou par une force extérieure, car bien que susceptible de flotter, de transporter personnes et marchandises et d'être déplacé d'un endroit à l'autre, il garde, normalement, une position fixe et ne saurait être, au sens de la clause, considéré comme un « navire ou un vaisseau ». Par contre une grue flottante ou un élévateur flottant déplacés d'un endroit à l'autre, soit par leurs propres moyens, soit par une force extérieure, et qui sont employés ainsi, sont bien, du point de vue de la clause, un « navire ou un vaisseau », bien que dans la clause ces deux termes aient une toute autre signification ». Il n'est cependant pas nécessaire que le navire abordé soit en état de navigabilité au moment de la collision. Il a été jugé dans les affaires *Chandler v. Blogg*, *Chapman v. James Fisher and Sons* et *The Pelton Steamship C^o Ltd v. The North of England Protecting and Indemnity Association* que « l'épa-

(42) Dor. 27-211.

ve d'un navire coulé ou échoué peut être considérée comme un navire quand son propriétaire estime raisonnablement qu'il peut continuer les opérations de sauvetage dans l'espoir de récupérer complètement le navire par ces opérations et par des réparations subséquentes. Le juge Bigham dans la première de ces trois affaires s'est prononcé en ce sens, car il estimait qu'il n'y a pas de différence, du point de vue de la clause, entre « un bateau temporairement coulé à la suite d'un abordage et d'un navire à l'ancre car tous deux ne peuvent pas gouverner ». Dans le même sens, il a été jugé, par la Cour Supérieure du Massachussetts dans l'affaire *Burnam v. China Mutual Ins. Co.*, que n'est pas une collision avec un autre navire, mais avec une épave, le choc du navire assuré contre la coque d'un navire coulé quand le coût de la réparation serait plus élevé que la valeur du navire une fois réparé.

Il n'est pas non plus nécessaire qu'il y ait choc entre les coques des deux navires, il suffit qu'il y ait choc entre la coque de l'un et les accessoires de l'autre. « Donner sur une ancre sur laquelle un navire est mouillé, est une collision avec le navire lui-même » a-t-il été décidé dans l'affaire *in re Margetts and Ocean Accident and Guarantee Corporation* car, faisant partie du navire, elle en constitue « le prolongement et fait partie des dépendances nécessaires à la navigation de tout navire au même titre que les canots, les câbles ou un remorqueur » ⁽⁴³⁾. Si l'ancre avait été à sa place au flanc du navire, on admettrait sans hésitation qu'il y a eu collision, c'est la même solution qui doit prévaloir quand elle est employée conformément à la raison pour laquelle elle a été mise à bord. Il n'en serait plus de même si un navire heurtait les filets de pêche trainés par un chalutier, comme l'a décidé la Division du Banc du Roi dans l'affaire *Bennet Steamship Co Ltd v. Hull Mutual Steamship Protecting Society Ltd*. On ne peut en effet les considérer comme un prolongement du navire, car ils ne

(43) Allusion à l'affaire du *Niobé* dont il sera traité à la sect. IV.

constituent pas un instrument nécessaire à la navigation et on ne peut pas dire qu' « il est imprudent d'envoyer en mer un navire sans de tels filets ».

Les assureurs ne répondant, d'après les clauses usuelles, que des sommes payées en raison d'une « collision avec un autre navire ou vaisseau » il en résulte que « les dommages faits à des bouées flottantes, pontons ou autres objets semblables, ne sont pas compris dans la clause non plus que ceux causés à des embarcadères ou jetées, fixes ou flottants, ou à des ouvrages tels que môles, brise-lames, quais ou murs de dock ». C'est d'ailleurs ce que précise l'article 2.

« Il est toutefois bien entendu que la présente clause ne pourra en quelque circonstance que ce soit s'étendre à aucune somme que les assurés auraient à verser ou verseraient pour préjudice à des ports, quais, jetées, estacades et autres constructions semblables en conséquence d'une telle collision. »

Cette disposition n'existait pas à l'origine, la première affaire dans laquelle on la trouve en 1893 est celle du *North Britain* (*The Ocean Mar. Ins. C° Ltd v. Owners of the North Britain*). Il est même question actuellement d'y ajouter les mots suivants : « feux fixes, bouées, bassins, écluses, pontons, réservoirs à terre, conduites à mazout, câbles sous-marins ou autres constructions ou objets fixes ».

Avant d'étudier les différents cas d'abordage qui donnent lieu à recours de tiers, il faut examiner la solution donnée par la jurisprudence anglo-saxonne à la question de l'abordage indirect. Le *Cornwoods*, navire assuré, aborda le *Rouen*, sans lui causer de dommages, mais ce dernier navire aborda immédiatement après le *Galatée* qui fut gravement avarié. Tels sont les faits de l'affaire *William France Fenwick and C° Ltd v. Merchants Mar. Ins. C° Ltd*, dans laquelle la Compagnie d'assurance fut condamnée à payer les avaries causées au *Galatée* parce que la

première collision avait été la cause proche et immédiate de la seconde. Solution logique, car il ne faut pas perdre de vue que, d'une part, la « running down clause » porte « et il est en outre convenu que si... les assurés doivent payer en conséquence d'une telle collision, des sommes... » et que, d'autre part, le Merchant Shipping Act considère qu'« il y a une seule collision dans le cas où un navire mal amarré se détache et endommage plusieurs vaisseaux situés à proximité » (44). Toutefois les assureurs ne seront responsables du cas où le navire assuré heurterait une bouée et la jeterait contre un autre navire, que dans la mesure où ils répondent du heurt contre un corps mobile.

Quelles sont les différentes « classes » d'abordage donnant lieu à recours de tiers ? La « collision clause » ne joue pas en cas d'abordage par force majeure et d'abordage fortuit, pas plus d'ailleurs qu'en cas d'abordage douteux car chacun conserve ses propres dommages (45). Elle joue en cas d'abordage fautif et d'abordage par faute commune. Dans ce dernier cas, les Cours d'Amirauté anglaises appliquaient la règle du partage par moitié, tandis que jusqu'en 1873, les « Courts of Common law » n'admettaient aucun recours. Les Etats-Unis suivaient la règle des Cours d'Amirauté qui n'est plus maintenue aujourd'hui que dans le cas de fautes égales. La Belgique avait dès 1879 adopté la règle du partage proportionnellement à la gravité des fautes. La Grande-Bretagne a modifié sa législation conformément à la Convention de Bruxelles par le Maritime Conventions Act de 1911 (St. 1 et 2, Géo. 5, ch. 57). La Belgique a purement et simplement adopté les règles internationales par la loi du 12 août 1911.

§ 2. — HEURT CONTRE UN CORPS MOBILE OU IMMOBILE

Quelques « collision clauses » couvrent exceptionnellement le heurt contre un corps fixe comme le prouve celle

(44) Clarus, Notes on Mar. Ins. Practice, ch. XIII, p. 53.

(45) En Belgique, l'abordage douteux n'est réglé ainsi que depuis 1879.

qui a donné lieu à l'affaire *in re Margetts and Ocean Accident and Guarantee Corporation* (1901) :

« Et il est en outre agréé que si le navire cause des dommages dus à une véritable collision avec quelque autre remorqueur ou navire, pont, jetée ou autres constructions semblables... »

Il existe des clauses analogues dans les affaires : *The Munroe, Union Mar. Ins. v. Borwick et Newstovn Towing Co v. Actua Ins. Co.*

Les clauses normalement insérées dans les polices de navires en construction ou de navires en séjour au port contiennent une proviso ainsi rédigée :

« La présente clause s'étendra aussi à toutes sommes que les assurés auraient à payer ou paieraient pour préjudice à des ports, quais, jetées, estacades et autres constructions semblables... »

La clause de protection et d'indemnité de ces polices sera étudiée au Chap. III, car elle est analogue à celle des Clubs.

La responsabilité des assureurs est même plus large dans les formules adoptées pour les corps de navires étrangers, belges ou hollandais :

« Et il est en outre convenu que si le navire assuré par la présente police vient en collision avec un autre navire ou vaisseau ou arrive en contact avec tout autre objet, mobile ou immobile, de quelque nature que ce soit... »

§ 3. — AUTRES ÉVÉNEMENTS COUVERTS

La « *special collision clause* » vise « le cas où le navire présentement assuré viendrait en collision avec quelque autre vaisseau, glaces, épaves immergées ou flottantes, ou autres substances flottantes, s'échouerait, coulerait ou brûlerait... ». Le mot « collision » tel qu'il est ici défini comprend les événements étudiés dans les deux paragraphes

précédents. Les assureurs sont de plus responsables des recours de tiers naissant d'un échouement ou d'un incendie comme par exemple communication du feu à d'autres navires ou à tous autres corps.

La clause connue sous le nom de « pertes de vies et de biens » est plus large puisque le mot « collision » n'est pas limité par le contexte et qu'elle vise n'importe quel accident :

« Et, il est en outre convenu que si, en raison d'une navigation défectueuse du navire présentement assuré, causant une collision ou tout autre accident quel qu'il soit, l'assuré est obligé de payer... »

La « police de protection totale » ne met pas à la charge des assureurs tel ou tel événement, mais couvre les dommages dont l'assuré peut être responsable vis-à-vis de tel ou tel objet :

« § 2. — Quelque perte ou dommage causé à quelque navire ou bateau ou à quelque marchandise, cargaison, ou autre chose quelconque à bord de quelqu'autre navire ou bateau.

« § 3. — Quelque dommage causé à quelque port, dock, appontement, quai, jetée, échafaudage, câbles télégraphiques ou autre chose fixe ou mouvante quelle qu'elle soit, ou à quelque marchandise ou biens. »

Son étendue est la même que celle des imprimés français quand ils contenaient la phrase « généralement pour dommages causés à tous objets matériels ». Cette police couvre donc notamment le remous et la communication d'incendie.

SECTION III

ALLEMAGNE ET PAYS SCANDINAVES

Les polices allemandes suivant sur ce point les paragraphes 820 et 821 du H. G. B. ne couvrent que l'abordage. Celles des Pays Scandinaves ajoutent à cet événement, seul prévu par l'article 249 du Code maritime scandinave, le heurt contre un corps fixe ou flottant.

§ 1. — ABORDAGE

L'alinéa premier, du § 78 du Règlement général de 1919 est ainsi rédigé :

« L'assureur est également tenu du dommage que le preneur d'assurance subit en cas d'abordage de navire, par le fait qu'il doit réparer le dommage souffert par un tiers. »

Le 6° du § 42 des conditions norvégiennes rend l'assureur responsable « de l'abordage avec des navires ». L'expression employée est *Zusammenstoss von Schiffen* : choc de navires. Il faudra donc d'une part qu'il y ait, choc violent et inattendu, car on ne peut considérer comme un abordage les avaries produites par frottement entre des navires amarrés en couple ⁽⁴⁶⁾ et que d'autre part, se produise un contact direct, ce qui n'est pas le cas lorsque les dommages sont causés à un bateau par le remous du navire assuré ⁽⁴⁷⁾ ou que le navire heurte un glaçon qui avarie la quille d'un autre navire ⁽⁴⁸⁾. Le Tribunal Maritime

(46) Trib. sup. Hans., Hans. Ger. Hbl. 1905 n° 93. Voir les décisions scandinaves dans *Schioerring, Danske Soeforsikringspolice*, 327 et *Nordiske, Domme i Sjøefartsanliggender*, 1921, 555.

(47) Trib. Sup. Hans., Hans. Ger. Hbl. 1891, n° 65 ; 1998 n° 8 et 1901, n° 61 ; Ritter, op. cit., art. 78, rem. 4.

(48) Trib. rég. de Hambourg, Hans. Ger. Hbl. 1884, n° 115.

et Commercial de Copenhague a décidé, par jugement du 17 janvier 1925 ⁽⁴⁹⁾ que les assureurs sur corps étaient responsables des recours de tiers payés par l'armateur, même lorsque les deux navires ne s'étaient pas touchés (le navire non assuré avait, pour éviter l'abordage, fait marche arrière et s'était causé des avaries en heurtant un môle). L'assureur refusait de payer en se basant sur la pratique des principales compagnies d'assurance de Copenhague, mais le tribunal considérant que la « *Schwesterschiff Klausel* » contenue dans la police stipulait entre autre que « l'assureur serait responsable même en dehors des cas d'abordage effectif quand... sera arrivé un dommage qui est imputé à une faute ou une erreur de l'autre navire appartenant au même propriétaire » admit qu'elle devait s'appliquer même quand les deux navires n'ont pas la qualité de « *schwesterschiff* ».

Le choc devant se produire entre deux ou plusieurs navires, que faut-il entendre par là ? La jurisprudence a décidé qu'il n'est pas nécessaire que le bâtiment abordé soit un navire soumis aux prescriptions du H. G. B. ni que son propriétaire retire un bénéfice en le faisant naviguer, ni même qu'il serve au transport des marchandises ou des passagers, car le § 54 de la loi introductive du H. G. B. à Hambourg étend notamment aux bâtiments de rivière les dispositions visant les navires de mer. C'est sur cette base qu'un arrêt du tribunal supérieur hanséatique du 30 novembre 1885 ⁽⁵⁰⁾ a jugé qu'il y avait abordage quand un navire endommage un bateau-réserve de poisson, quoique cette construction n'ait pas de quille, que sa cale soit percée de trous et qu'elle soit presque toujours immobile. Il y a aussi abordage quand le choc se produit entre la coque d'un navire et l'ancre, le canot ou le foc d'un autre

(49) Forsikrings Congressen du 21 janvier 1925 ; *Mitteilungen des Internationalen. Transport-Versicherungs-Verbandes*, vol. XV, n° 1, janvier 1925, p. 14 et 15.

(50) *Aut.* II, 451.

navire ⁽⁵¹⁾. Il en est de même pour la jurisprudence scandinave ⁽⁵²⁾. Ce n'est plus vrai quand l'ancre n'est pas reliée au navire ⁽⁵³⁾. Etant donné qu'il faut « abordage de navires », les assureurs ne sont pas responsables quand il y a heurt avec des objets fixes, comme des ports, quais, jetées, estacades, cales sèches ⁽⁵⁴⁾, etc... ou avec des objets flottants, auxquels on ne peut donner la qualification de navire : pontons, bateaux-dragues, bains flottants ⁽⁵⁵⁾, etc...

Quels sont les abordages qui donnent lieu à recours de tiers ? En Allemagne, avant que la loi du 7 janvier 1913 ne modifie les paragraphes 733 à 739 C. Com. pour y introduire les dispositions de la Convention de Bruxelles, seul l'abordage fautif était susceptible d'en faire naître, car dans tous les autres cas, il n'y avait pas de recours. Le Code maritime scandinave admettait la règle allemande en cas d'abordage douteux et la règle de proportionnalité en cas d'abordage par faute commune et n'a pas été modifié alors que le Danemark, la Norvège et la Suède ont ratifié la Convention Internationale.

§ 2. — HEURT CONTRE UN CORPS FIXE OU FLOTTANT

Ces corps n'ayant pas droit à la qualification de « Schiff », les assureurs allemands ne sont pas responsables des recours de tiers susceptibles de naître de leur heurt, d'après leurs conditions générales d'assurances. Mais des clauses particulières couvrent ces événements. Ainsi la « Kollisionklausel » de l'« Association allemande des assureurs transports » vise en plus de l'abordage, le heurt qui a lieu avec d'autres corps flottants (anderen

(51) Trib. Sup. Hans. Ger. Hbl, 1891, n° 95 ; Trib. d'Empire, Juristische Wochenschrift, 1901, 332 et Juristische Rundschau fuer Privatversicherung, 1925, p. 75 ; Trib. Sup. Hans. Ger. Hbl, 1910, 169.

(52) Schicerring, op. cit. 326.

(53) Trib. Sup. Hans., Hans. Ger. Hbl, 1891, n° 94 ; 1892, n° 76.

(54) Trib. Sup. Hans., Hanseatische Rechtszeitschrift, 1927, 778.

(55) Ent. Reichger. 51-331 et 35-113.

schwimmenden Gegenstaeden) comme par exemple les pontons, les ponts de bateaux, bains flottants, en un mot tous les objets flottants même reliés à la terre d'une façon permanente.

La clause suivante est très fréquemment employée :

« Le § 78 du règlement général sur les assurances maritimes allemandes s'applique de façon correspondante dans le cas d'une collision du navire avec d'autres objets flottants de toute nature. »

Ces clauses excluent les recours de tiers venant du heurt contre des corps fixes qui sont couverts par la clause suivante, d'un usage courant :

« La responsabilité des assureurs est étendue aux avaries de collision avec des corps fixes ou flottants. »

Les assureurs scandinaves, par contre, sont responsables de ces deux événements puisque leur clause générale prévoit « le choc avec des objets fixes ou flottants ».

SECTION IV

PILOTAGE, REMORQUAGE ET ASSISTANCE

Ces trois opérations ont une influence certaine sur la responsabilité des propriétaires de navires, et, par contre-coup, sur celle des assureurs.

§ 1. — PILOTAGE

L'abordage entre un navire et le bateau du pilote est traité, en général, comme tout autre abordage et les assureurs en sont responsables. Toutefois, en France, l'article

46 du décret de 1806 décidait que les dommages ainsi causés quand il y a gros temps sont à la charge du navire et de sa cargaison, sauf faute lourde du pilote. Les assureurs n'avaient donc à payer que la contribution d'avarie commune relative au navire. Cette disposition archaïque et curieuse a été abrogée par l'article 7 de la loi du 28 mars 1928 qui fait supporter les avaries du bateau-pilote au navire, il y aura donc lieu à recours de tiers.

Le fait qu'il y ait un pilote à bord au moment où le navire assuré cause des dommages à un tiers, notamment en cas d'abordage, rend-il l'armateur et par suite ses assureurs, irresponsables ? Si le pilote est facultatif, il est aujourd'hui universellement reconnu que la responsabilité de l'armateur subsiste intégralement ⁽⁵⁶⁾. Il en est de même en cas de pilotage obligatoire d'après l'article 5 de la Convention de Bruxelles et dans un certain nombre de pays ⁽⁵⁷⁾.

En Grande-Bretagne, la section 633 du Merchant Shipping Act de 1894 affranchissait l'armateur de toute responsabilité, mais l'article 15 du Pilotage Act de 1913 a adopté la solution de la Convention de Bruxelles. Le paragraphe 737 du H. G. B. maintenu par la loi du 7 janvier 1913 considère que le pilote obligatoire est en dehors de l'équipage, car le capitaine n'a pu le choisir ; son fait est assimilé à un cas de force majeure dont l'armement est irresponsable sauf s'il existe aussi une faute de l'équipage comme par exemple : mauvaise exécution des ordres donnés par le pilote, manœuvre commandée par le capitaine sans l'assentiment du pilote ⁽⁵⁸⁾. Cette disposition constitue une

(56) Cassat. civ., 30 novembre 1891. Aut. VI-641 ; Trib. Sup. Hans., Hans. Ger. Hbl, 1913, n° 6, et 108 ; Haute-Cour de Justice, 26 novembre 1912, The Tongario ; Cassat. Belge, 18 décembre 1894. Aut. XI-776 ; So-og Handelsret danois, 19 mars 1883, Aut. I, 182.

(57) France : Le Havre, 3 janv. 1905, Aut. XX-561 et § 5 de l'article 407 (nouv.) C. Com. ; Belgique : Cassat., 19 mars 1896, A. 1896, 184 ; Etats-Unis : Canfield and Dalzell, The Law of the sea, p. 174 ; Pays-Bas : Tribunal de Rotterdam, 1^{er} décembre 1883. Aut. I, 257 ; Italie : Cassat. Florence, 23 mars 1876 ; Clunet, 1878, p. 91.

(58) Trib. de Com. de Hambourg, Hamb. Handelsgerichtzeit, 1877, n° 9 et 144 ; Landgericht de Hambourg, Hans. Ger. Hbl, 1880, n° 7.

véritable assurance au profit des armements, mais dont les véritables bénéficiaires sont les assureurs sur corps.

§ 2. — REMORQUAGE

L'influence exercée par le remorquage est beaucoup plus complexe, car il peut y avoir soit abordage entre le remorqueur et le remorqué, soit abordage entre le remorqueur ou le remorqué et un autre navire. Il y a lieu d'ajouter que, dans certains pays, existent des polices spéciales couvrant les remorqueurs.

a) *Abordage entre remorqueur et remorqué*

Quand il n'y a pas de contrat de remorquage ou qu'il est muet sur l'étendue des obligations respectives des contractants, on ne peut qu'appliquer les règles édictées pour l'abordage. Cela est excessivement rare, car le contrat règle presque toujours les obligations qui incombent à chaque partie et en conséquence « il paraît difficile d'appliquer les règles légales sur l'abordage » ⁽⁵⁹⁾. Le plus souvent, l'armateur du remorqueur s'exonérant des fautes de ses préposés, ses assureurs n'auront donc pas à rembourser les avaries qu'il peut causer au navire remorqué. D'autres clauses surtout usitées en Belgique et aux Pays-Bas, mettent tous les risques à la charge du remorqué en lui confiant la direction de l'opération ; l'armateur de ce navire doit donc indemniser le propriétaire du remorqueur des avaries causées à son navire pendant toute la durée du remorquage. Ces recours devront-ils être payés par les assureurs du remorqué ? Bien que les polices n'interdisent pas le remorquage et qu'il y ait bien abordage du navire assuré avec un autre, il semble que les assureurs ne doivent pas être considérés comme responsables des sommes ainsi versées, car il ne faut pas perdre de vue que le prix du remor-

(59) M. G. Ripert, op. cit., II, n° 2054.

quage a été fixé en tenant compte des clauses de non responsabilité. L'armateur, en conservant la différence de prix assimilable à une prime ⁽⁶⁰⁾, a agi comme un assureur et doit donc payer de telles avaries sans recours contre les souscripteurs de sa police sur corps, dont il aggraverait les risques sans compensation et par sa volonté unilatérale.

b) *Abordage entre le remorqueur ou le remorqué et un autre navire*

La question ne présente d'intérêt que si l'on suppose qu'il y a faute du remorqueur ou du remorqué, la responsabilité de l'armateur du navire tiers étant la même s'il aborde un navire remorqué ou non. La jurisprudence des différents états avait d'abord admis l'indivisibilité du train de remorque à l'égard des tiers, mais depuis le début du xx^e siècle, elle décide que le tiers victime n'a d'action que contre celui des bâtiments dont il a établi la faute.

Supposons d'abord que le navire assuré est le remorqué. Sa responsabilité sera engagée quand il aura abordé le navire tiers : il y aura recours de tiers dont ses assureurs sont responsables. Il peut aussi avoir à répondre de l'abordage produit par sa faute entre son remorqueur et l'autre navire ; ses assureurs ne seront pas tenus des réclamations du tiers, car il n'y a pas eu choc entre le navire assuré et l'autre navire ⁽⁶¹⁾. Toutefois, en Angleterre, dans l'affaire *Mac Cowan v. Baine (The Niobé)* ⁽⁶²⁾, la Chambre des Lords (Lord Bramwel étant d'un autre avis) a décidé, le 15 juin 1891, que la « collision clause » couvrirait les dommages faits à un navire par le remorqueur du navire assuré en se basant sur ce qu'« il fallait surtout se préoccuper de l'intention raisonnable des parties qui était de couvrir tous les risques résultant d'un abordage dont l'assuré pou-

(60) Bordeaux, 24 oct. 1906, Aut. XXII, 611.

(61) Ils en seront responsables quand la police n'exige pas qu'il y ait contact.

(62) V. pour les Etats-Unis, l'affaire *Western Transit Co v. Brown*.

vait être responsable. Les mots « venir en collision » ne doivent pas recevoir une interprétation trop étroite, mais s'appliquer non seulement quand il y a contact de la coque du navire assuré avec un autre navire, mais aussi quand il y a contact avec des accessoires nécessaires à la navigation, tels que canots, remorqueurs, etc... ». On trouve aussi dans l'arrêt l'argument suivant, vraisemblablement inspiré de la jurisprudence sur l'indivisibilité de la traîne, « les deux navires dont l'un a la direction de l'opération et l'autre fournit la force motrice, doivent être regardés comme ne formant en réalité qu'un seul navire ». De cette décision il faut rapprocher celle du Tribunal Maritime et Commercial de Copenhague du 22 mars 1932 ⁽⁶³⁾ qui admet que, lorsqu'un vapeur est assuré contre les recours de tiers, ses assureurs sont tenus de lui rembourser ce qu'il a dû payer à des tiers en raison d'un abordage fautif de son remorqueur, car celui-ci est considéré comme étant aux ordres du capitaine du vapeur. La police litigieuse contenait, il est vrai, la clause suivante :

« Les conditions d'indemnité applicables pour l'abordage le sont également en dehors des cas effectifs d'abordage lorsque des dommages matériels sont causés à un tiers par suite de la navigation. »

Considérons maintenant que le navire assuré est le remorqueur. Dans le cas où, par la faute de celui-ci, le remorqué aborde un autre navire, les assureurs ne seront pas tenus de rembourser à leur assuré les sommes qu'il a dû payer au tiers en raison de cet accident, car il n'y a pas eu choc entre le remorqueur et le navire abordé. Toutefois, un jugement du Tribunal d'Anvers du 23 août 1871 ⁽⁶⁴⁾ a reproduit la situation du *Niobé*, à propos d'une police qui prévoyait « qu'en cas d'abordage, l'assureur s'engage à rembourser les trois-quarts de l'indemnité due

(63) Dor. 28-214.

(64) A. 1872-I-96.

au navire abordé par le capitaine du navire assuré » en se basant sur ce que « vis-à-vis des tiers, le remorqueur et le navire remorqué ne font qu'un et que l'abordage provient d'un défaut de précautions et de fausses manœuvres imputables exclusivement au capitaine du remorqueur, de sorte que c'est ce bateau qui est le véritable navire abordeur ». Il en est de même dans une sentence arbitrale belge du 10 avril 1884 ⁽⁶⁵⁾ basée sur ce que, aux termes de l'article premier des conditions générales de la police d'Anvers, l'assureur prend à sa charge la baraterie (non doleuse) de patron, c'est-à-dire tous dommages et pertes provenant de fautes et négligences du capitaine et de l'équipage.

La clause, aujourd'hui fréquemment insérée dans les contrats de remorquage, obligeant le remorqué à garantir le remorqueur de tous recours de tiers, appelle la solution admise ci-dessus pour la clause qui rend le remorqué responsable des avaries faites au remorqueur.

c) Police des remorqueurs

La jurisprudence des Etats-Unis limitant la validité des clauses d'exonération de responsabilité contenues dans les contrats de remorquage ⁽⁶⁶⁾, les armateurs des remorqueurs ont l'habitude de faire assurer la responsabilité qu'ils peuvent encourir comme propriétaires de leurs navires soit vis-à-vis des armateurs des navires remorqués, soit vis-à-vis des propriétaires de navires ou de constructions endommagés par le remorqueur et ou le remorqué. Voici un exemple des clauses en usage :

« La présente police comprendra et couvrira la responsabilité légale du dit navire (remorqueur) pour toute collision et/ ou échouement qui pourra survenir à tous navires ou bateaux se trouvant en remorque dudit navire...

(65) A. 1884-I-284.

(66) Cour d'appel de l'Etat de New-York, 11 avril 1933, Dor. 29-201.

« Il est en outre convenu que si le navire présentement assuré vient en collision avec quelque autre navire, bateau ou construction flottants ou non, ou vient à faire échouer un tel autre navire ou bateau et si l'assuré, comme propriétaire du navire, se trouve de ce fait obligé de payer... »

La Cour d'Appel (2^e circuit), par arrêt du 16 mars 1925 ⁽⁶⁷⁾ a décidé que cette dernière disposition couvre l'armateur pour le cas où il serait obligé de payer des dommages à toutes autres personnes à raison d'un préjudice causé par le remorqueur ou le navire remorqué.

§ 3. — ASSISTANCE

Il peut d'abord y avoir abordage entre l'assistant et l'assisté. S'il y a une faute de ce dernier navire, il n'y aura pas lieu à recours de tiers, car les avaries subies par l'assistant seront comprises dans l'indemnité à laquelle il a droit ⁽⁶⁸⁾. L'assisté n'aura pas de recours contre l'assistant fautif, car celui-ci cherche à le sauver sans être astreint à le conduire au port dans l'état où il se trouvait au début de l'assistance.

Il se peut que l'assistant ou l'assisté aborde un autre navire. S'il y a faute du navire assisté, il y aura recours de tiers dont ses assureurs seront responsables sauf dans le cas où il n'aura pas été en contact avec le tiers (le cas du *Niobé* ne paraît pas pouvoir s'appliquer ici, car l'assisté n'a pas la conduite de l'opération). S'il y a faute de l'assistant, les réclamations du navire abordé entreront en ligne de compte dans la fixation de l'indemnité à laquelle celui-là a droit et ne donneront par conséquent pas lieu à recours de tiers.

(67) Dor. 11-238 et 12-160.

(68) Cassat. req., 3 mai 1919, S. 1921-1-155 ; Hambourg, 21 décembre 1900, D. 1902, 11-443.

CHAPITRE II

RECLAMATIONS A CHARGE DES ASSUREURS

En admettant que les réclamations payées par l'assuré aient bien eu pour cause un des événements dont les assureurs sont garants, ceux-ci ne les paieront pas toutes, car les polices contiennent un certain nombre d'exonérations plus ou moins importantes.

SECTION I

RECLAMATIONS DONT L'ASSURE A DROIT AU REMBOURSEMENT

Avant d'examiner les diverses réclamations qui peuvent se présenter et dont les assureurs sont tenus, signalons qu'il est nécessaire, pour que les assureurs remboursent l'armateur, que celui-ci les ait effectivement payées. S'il ne les paie pas pour une raison ou une autre, les assureurs ne doivent rien. S'il n'en paie qu'une partie les assureurs ne lui doivent que la partie effectivement réglée. Ainsi, en Angleterre, dans l'affaire *Thompson v. Reynolds*, où le navire assuré fut vendu en vertu d'une décision de la Cour d'Amirauté pour une somme inférieure à sa valeur, il fut décidé que les assurés qui réclamaient en plus du

recours de tiers, la différence entre le prix de vente et la valeur d'assurance du navire, n'avaient droit qu'au dommage réellement payé aux propriétaires du navire abordé, car c'étaient les seules sommes qu'ils avaient eu à verser, la « collision clause » stipulant « les sommes que les assurés auront à verser et versent... ». Cette règle est normale et a pour but de maintenir le caractère indemnitaire du contrat d'assurance.

Les divers recours de tiers qui incombent aux assureurs, d'après les conditions de leur police, sont, ou tout au moins pourraient être :

a) Les sommes réclamées par l'armateur du navire abordé. En cas de perte totale, ce sont la valeur du navire au moment de l'accident ⁽¹⁾, les sommes versées pour enlèvement d'épaves, sauf toutefois en Angleterre et aux Etats-Unis ; la perte de bénéfice et l'intérêt légal sur ces différentes sommes depuis le jour de l'assignation, ou, pour la jurisprudence anglo-américaine, l'intérêt légal à 4 % sur la valeur du navire depuis le jour de la perte à celui du paiement. En cas d'avaries, c'est la dépréciation de valeur causée au navire par l'abordage : coût des réparations avec réduction pour différence du vieux au neuf ou majoration d'une indemnité supplémentaire quand le navire reste déprécié, malgré les réparations. S'y ajouteront les frais accessoires : frais de remorquage, de renflouement, frais d'entrée, de séjour et de sortie du port de relâche, etc... ainsi qu'une indemnité de chômage ou les pertes du fret non acquis à tout événement.

b) Les réclamations formulées par le propriétaire du corps fixe ou flottant heurté. Les chefs de recours sont analogues.

c) Les recours exercés par les ayants droit de la cargaison du navire abordé ou ceux des propriétaires des biens se trouvant sur ou dans le corps fixe ou flottant lors du

(1) V. à ce sujet une note sous l'arrêt de la Cour Suprême des Etats-Unis du 20 avril 1925, Dor. 12-149.

heur : valeur des biens perdus, dépréciation subie par les biens endommagés, indemnité pour gain manqué.

Dans tous les cas, s'ajoutent les frais exposés par l'armateur assuré soit pour se défendre, soit pour essayer de rejeter la responsabilité de l'accident sur l'autre partie. Les assureurs ne remboursent qu'une partie des frais ainsi encourus ⁽²⁾. Ces frais sont examinés après l'étude des conditions de la police car leur règlement en dépend étroitement.

Il arrive fréquemment qu'à la suite d'un abordage, le navire assuré soit saisi. Cette voie d'exécution cause un préjudice à l'armateur car elle l'empêche d'utiliser son navire ; pour éviter cette immobilisation, il fournit, le plus souvent, une caution. Les assureurs sont-ils responsables de la saisie et des frais qu'entraîne la constitution de la caution ? Certes, il s'agit bien d'une conséquence de l'accident, mais non pas d'un recours de tiers. En Angleterre, aux Etats-Unis, en Belgique et aux Pays-Bas, la « collision clause » étant muette, les assureurs ne doivent rien de ce chef. Il en est de même en France, où l'article 5-2° stipule :

« Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers... à la saisie et vente du navire, dans quelque lieu et pour quelque cause que ce soit, ainsi qu'aux frais de la caution qui pourrait être fournie pour le libérer de cette saisie. »

Mais il n'en a pas été toujours ainsi, l'imprimé de 1873 n'exonérait les assureurs que de la saisie et de la vente du navire dans un port d'expédition ou de destination et un jugement du Tribunal de Commerce de la Seine du 26 septembre 1878 ⁽³⁾ a admis qu'il « découlait d'une façon tacite et toute rationnelle de la police, l'obligation pour les assureurs de permettre à l'armateur de disposer librement de son navire malgré l'abordage qu'il a pu occa-

(2) Voir titre IV, chapitre II.

(3) *Gaz. Trib.* du 10 octobre 1878.

sionner par sa faute » et a décidé en conséquence que les assureurs doivent rembourser les frais de caution exposés par l'armateur assuré dans ce but ainsi que les surestaries pendant le temps où le navire a été saisi.

En Italie, les assureurs doivent tenir compte à l'assuré des frais de caution faits pour libérer le navire de la saisie consécutive à un recours de tiers, en vertu de l'article 2 de l'imprimé de 1899, modifié en 1912, et de l'article 4 de la police sur corps de la « Mutua Maritima Nazionale » : « l'assuré devra pourvoir à toute caution nécessaire pour libérer le navire de la saisie, d'accord avec les assureurs ». L'imprimé de 1888 était muet à ce sujet, mais les assureurs les considérèrent comme des frais accessoires qu'ils devaient en vertu du principe général les obliger à faire ce qui est en leur pouvoir pour gérer le dommage de la façon la plus économique et la plus rapide.

Il en est de même en Allemagne et dans les Pays Scandinaves car les assureurs « répondent des risques d'une saisie pratiquée à la requête d'un tiers, sans qu'il y ait faute de l'assuré » (§ 69 de l'A. S. V. B.). Un arrêt du Tribunal Supérieur Hanséatique du 5 octobre 1925 ⁽⁴⁾ confirmé par une décision du Tribunal d'Empire du 23 octobre 1926 ⁽⁵⁾ a même décidé que l'assureur est tenu d'avancer à l'assuré le montant des frais faits par ce dernier pour obtenir mainlevée de la saisie pratiquée sur le navire assuré, à la suite d'un abordage, alors surtout que l'assureur était d'accord.

Certains auteurs, comme M. Ripert ⁽⁶⁾ pourraient s'étonner de ne pas voir figurer dans l'énumération ci-dessus les recours en contribution d'avarie commune formés par les chargeurs pour leurs marchandises sacrifiées, par exemple, par suite d'un jet à la mer. Certes, ce sont des réclamations faites au propriétaire du navire à raison de dommages causés pendant l'expédition maritime et qui

(4) Dor. 13-56.

(5) Ent. Reichsger., 115, 165 ; Dor. 16-70.

(6) Op. cit., T. III, N° 2635 à 2640.

à ce titre pourraient rentrer dans une assurance des réclamations susceptibles de se produire dans une telle expédition, mais qu'il est difficile de considérer comme faisant partie d'une assurance de recours de tiers restreinte au navire. En effet, la responsabilité du capitaine n'est pas engagée puisqu'il n'a commis aucune faute. Néanmoins l'armateur sera obligé d'indemniser les chargeurs dont les marchandises ont été jetées, parce qu'il est tenu « des engagements pris par le capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition » (art. 216 C. Com.) or, la théorie des avaries communes ne peut juridiquement s'expliquer qu'en se basant sur un contrat d'indemnité que la loi présume avoir été conclu tacitement par tous les intéressés dans les divers cas qu'elle énumère ⁽⁷⁾. Il n'y a pas recours de tiers, ces réclamations ne sont pas en effet basées sur un dommage causé par le navire : il y a eu simplement jet pour sauver le navire et le reste de la cargaison. Ce n'est pas à dire que les assureurs n'en seront pas garants, mais ce sera à un autre titre. L'article 21 du chapitre V du Guidon de la Mer met les contributions d'avarie commune à la charge des assureurs et malgré le silence de l'Ordonnance de 1681 et du Code de Commerce ⁽⁸⁾, ils en ont toujours répondu. C'est ainsi que Pothier ⁽⁹⁾ dira en traitant des contributions d'avarie commune : « un ancien négociant très éclairé, qui a demeuré très longtemps sur un des principaux ports de Normandie, m'a attesté qu'il avait toujours vu les assureurs, quoique les plus pointilleux pour chercher à restreindre leurs obligations, ne faire néanmoins aucune difficulté de se soumettre à supporter les avaries et les frais extraordinaires causés par quelque fortune de mer, pour la conservation des effets assurés ». Les assureurs paient la contribution

(7) M. G. Ripert, op. cit. T. III, N° 2212 à 2220.

(8) L'article 26 de l'Ordonnance et l'article 350 C. Com. mettent le jet au nombre des risques dont répondent les assureurs, ce qui veut dire que ceux-ci doivent rembourser à leur assuré les marchandises ou les accessoires du navire qui ont été jetés. Cf. Pothier, op. cit. n° 52, al. 1 ; Boulay-Paty, op. cit. T. IV, p. 19.

(9) Op. cit. N° 49 *in fine*.

du navire aux avaries communes, car les avaries ou les frais ont été faits pour leur éviter une perte totale et non parce que ce sont des recours de tiers. Ainsi, le 6° de l'article 4 de l'imprimé du 1^{er} novembre 1928 exclut les recours de tout chargeur, ce qui n'empêche pas l'article 19 de mettre les contributions d'avarie commune à la charge des assureurs sans pour cela avoir besoin de déroger à l'article 4.

Le § 6 des Conditions de Bourse d'Amsterdam stipule que « la responsabilité de l'assureur pour la contribution aux avaries communes qui a été payée par l'assuré n'est pas abrogée par le § 1^{er} » dont voici le texte « en cas d'assurance sur corps, l'assureur n'est pas responsable pour les indemnités dues par l'assuré à des tiers, sauf ce qui est prévu ci-dessous ». Cela n'est pas en contradiction avec ce qui vient d'être dit, car le § 1^{er} vise toute indemnité payée aux tiers et non pas seulement les recours de tiers.

SECTION II

RECLAMATIONS DONT LA POLICE EXONERE LES ASSUREURS

Pour des raisons diverses indiquées dans les paragraphes ci-après, la grande majorité des assureurs rejette, en principe, un certain nombre de réclamations, dont certaines ne constituent pas à proprement parler des recours de tiers et qui devraient normalement faire partie d'assurances concernant les diverses responsabilités que peut encourir un armateur par suite de l'exercice de sa profession. Ce sont les réclamations des passagers ou des membres de l'équipage, pour dommages corporels ou pour pertes de vies, celles des chargeurs ou des destinataires

pour dommages aux marchandises qu'ils ont confiées au capitaine et enfin, pour l'Angleterre et les Etats-Unis, les sommes qui sont réclamées pour enlèvement d'obstacles en vertu des pouvoirs conférés par la loi.

§ 1. — RÉCLAMATIONS POUR DOMMAGES CORPORELS

A la suite de l'abordage de deux navires, il est malheureusement par trop fréquent qu'on ait à déplorer la mort ou les blessures de passagers ou de membres de l'équipage de l'un ou de l'autre navire. L'armateur dont le vaisseau a été reconnu responsable est poursuivi en réparation des dommages causés par les victimes ou leurs parents et il sera condamné à leur payer des indemnités en cas de perte de vies ou des dommages-intérêts et même des rentes en cas de blessures. Les sommes ainsi versées peuvent, dans certains cas, être très élevées ; c'est la raison pour laquelle les législateurs des différents pays ont admis en faveur du propriétaire du navire fautif, des limitations de responsabilité qui sont les mêmes que pour les autres dommages, sauf toutefois en Angleterre où le Merchant Shipping Act oblige au versement d'une somme additionnelle de £ 7 par tonneau dès qu'il y a des dommages corporels. Les armateurs ont cherché à supprimer leur responsabilité pour ces dommages par l'insertion, dans leurs billets de passage, de clauses d'exonération dont la plupart des jurisprudences reconnaissent la validité. Ces clauses ne sont naturellement efficaces que vis-à-vis de leurs propres passagers et non point de ceux du navire abordé et cela en supposant qu'il n'y ait pas faute commune. Dans ce cas, en effet, l'article 4, § 3, de la Convention de Bruxelles ayant maintenu la solidarité entre les deux armateurs, les passagers s'adresseront toujours au propriétaire du navire non-transporteur et en obtiendront l'intégralité de leurs dommages. Les sommes ainsi payées feront partie de la réclamation que ce navire présentera au navire transporteur qui, de cette manière, paiera sa part

des dommages pour pertes de vies et blessures malgré les clauses d'irresponsabilité stipulées dans les billets de passage. Signalons enfin que les armateurs sont efficacement protégés contre les demandes de leurs marins par l'assurance obligatoire qui existe notamment en France, grâce à la Caisse des Invalides de la Marine, et en Allemagne, par la Seeberufsgenossenschaft. La responsabilité que peut encourir le propriétaire de navire vis-à-vis des gens de mer est limitée par la législation du travail : en Grande-Bretagne par le Workmen's Compensation Act de 1906, aux Etats-Unis par le Merchants Marine Law ou Jones Act de 1920.

Malgré ces atténuations, la responsabilité de l'armateur reste importante, ce qui n'a cependant pas empêché les assureurs sur corps de la plupart des pays de décider qu'en principe, ils entendaient ne pas être responsables des indemnités qui pourraient être dues pour faits de morts et de blessures. Pourquoi, en effet, les assureurs maritimes se transformeraient-ils en assureurs contre les accidents et en assureurs sur la vie ? Pourquoi accepteraient-ils d'être obligés de donner les garanties spéciales (réserves mathématiques, cautionnements) exigées par certaines législations, alors surtout que le risque visé n'est modifié en rien par le fait qu'il s'est produit à bord d'un navire. De plus, on conçoit mal pour des assureurs maritimes l'obligation de verser des fractions infimes de rentes viagères quand tel a été le mode de réparation choisi par les tribunaux ; cela constituerait un embarras intolérable pour des compagnies qui doivent toujours pouvoir liquider à bref délai leurs opérations d'assurance. Cela ne paraît même pas désirable, car il ne faut pas oublier que les assureurs sur corps étant très dispersés et jamais solidaires, l'assuré et la victime ou ses ayants cause seraient mal protégés contre la faillite d'une ou plusieurs compagnies. On peut aussi faire valoir, pour justifier l'abstention des assureurs, que cette exclusion a le mérite d'obliger les armateurs à être plus vigilants puisque l'intégralité de ces som-

mes restent à leur charge, bien qu'en Angleterre et aux Etats-Unis notamment, ces risques soient couverts par les Clubs et certaines clauses et polices.

A) *Angleterre, Etats-Unis et Belgique*

A l'origine, la « running down clause » n'excluait pas expressément ces réclamations et les armateurs essayèrent d'en obtenir le remboursement de leurs assureurs. Dans l'affaire *Taylor v. Dewar*, il fut jugé, en Angleterre, qu'une clause qui ne se référait qu'aux « dommages que le navire assuré a été obligé de payer pour abordage ou pour avoir endommagé quelque autre navire ou vaisseau... » ne comprenait pas les sommes payées par l'armateur aux représentants des personnes du navire abordé pour pertes de vies. Les tribunaux écossais, dans les affaires *Coey v. Smith* et *Excelsior C^o v. Smith*, décidèrent, au contraire, qu'une clause à peu près semblable rendait les assureurs responsables, car les mots « en raison d'une telle collision » étant généraux, visent toutes les conséquences de cet accident sans être restreint par le membre de phrase cité ci-dessus. A la suite de ces deux dernières décisions, les assureurs ajoutèrent à la fin de la « running down clause », la proviso suivante (art. 2) :

« Il est toutefois bien entendu que la présente clause ne pourra, en quelque circonstance que ce soit, s'étendre à aucune somme que les assurés auraient à verser ou verseraient... pour faits de morts ou de blessures. »

Cette stipulation existe à l'heure actuelle dans toutes les clauses en usage sauf dans celles couvrant les risques de construction où l'article 2 est conservé mais débute par les mots « la présente clause s'étendra aussi à toute somme... ». Certains assureurs, craignant de voir les tribunaux étendre leur responsabilité pour des sommes dont ils n'entendaient pas répondre, jugèrent, après les déci-

sions écossaises, qu'il valait mieux préciser davantage les chefs de réclamations dont ils consentaient à se charger. C'est ainsi que la clause du Lloyd's présentée par Douglas Owen comme étant en usage général vers 1880, débute ainsi :

« Et il est en outre convenu que si le navire présentement assuré vient en collision avec un autre navire ou vaisseau, et que les assurés soient en conséquence responsables de payer et paient aux personnes intéressées dans un tel autre navire ou vaisseau ou dans son fret ou dans les marchandises ou effets à bord de ce dernier... »

L'irresponsabilité des assureurs pour ces réclamations est le principe, mais il existe en Angleterre et aux Etats-Unis un certain nombre d'exceptions. Les responsabilités pour pertes de vies ou blessures sont couvertes non seulement par les Clubs, mais encore par un certain nombre de polices et de clauses. Au premier rang, se place la « police de protection totale », introduite en 1886 par trois compagnies d'assurances de Liverpool. Elle couvre absolument toutes les réclamations qui peuvent être présentées à l'armateur pour ce motif :

« En ce qui concerne la susdite assurance contre les responsabilités, la Compagnie promet et agréee ce qui suit : savoir, que la Compagnie protégera et indemniserà l'assuré contre de telles responsabilités encourues par lui (sans sa faute réelle ou sa connaissance) pour une période où le navire est assuré par cette police comme il est mentionné ci-dessus, par son armateur ou autres intéressés dans le navire assuré ou pour quelque contrat de transport de marchandises ou de passagers dans le navire assuré, pour quelque perte, réclamations, demandes, dommages ou dépenses qui peuvent naître des conséquences de :

« 1. — Quelque perte de vies ou blessures à quelque personne que ce soit et pour sauvetage de vie. »

L'étendue de cette police est extrême, elle vise tous les recours intentés soit par les passagers, soit par les mem-

bres de l'équipage, de l'un ou de l'autre navire. Elle couvre aussi les indemnités dues pour sauvetage de vie ⁽¹⁰⁾, point fort important pour l'armateur, car il ne peut réclamer aucune contribution pour se faire rembourser de ces indemnités qui constituent le premier privilège sur le navire et les marchandises sauvées.

Les réclamations pour perte de vies ou blessures sont comprises dans la « spécial collision clause » qui a l'avantage de jouer même dans les cas où il n'y a pas recours de tiers pour abordage :

« Nous, les assureurs, pour nous-mêmes et nos commettants, agréons présentement ce qui suit, à savoir :

« 1. — Dans le cas où le navire présentement assuré viendrait en collision avec un autre navire, glace, épave immergée ou flottante, ou autre substance flottante, ou s'échouerait, ferait naufrage ou brûlerait, et si l'assuré doit en conséquence d'un de ces événements, être obligé de payer et paie à quelque tiers des dommages ou pertes en raison de personnes ou de biens, nous supporterons séparément la même proportion du paiement que celle qui existe entre nos souscriptions respectives et la valeur déclarée dans cette police. »

Cette clause couvre donc la responsabilité que peut encourir l'armateur vis-à-vis de son équipage et de ses passagers dans les sinistres majeurs en plus de celle qu'il peut avoir à assumer vis-à-vis des mêmes catégories de personnes se trouvant à bord d'un autre navire. Comme son article 4 met aussi à la charge des assureurs les dommages que les événements énumérés peuvent avoir causés au navire assuré lui-même, l'article premier qui vise les recours de tiers ne constitue pas une police séparée et indépendante comme c'est le cas de la « running down clause » de la police du Lloyd's.

(10) Elles sont irrecevables d'après la police du Lloyd's : The Arno, Cour d'appel, 14 mai 1896.

Citons enfin la clause qui englobe sans distinction les recours de tiers venant de « perte de vies et de biens ». Elle diffère de la précédente car elle ne couvre pas les dommages directs, elle a donc la même nature que la « collision clause » dont elle ne constitue qu'une variante dont l'étendue est beaucoup plus large : remboursement de l'intégralité de n'importe quelles réclamations quel que soit l'accident qui les ait causées :

« Et il est en outre convenu que si, en raison d'une navigation défectueuse du navire présentement assuré, causant une collision ou tout autre accident quel qu'il soit, l'assuré est obligé de payer et paie à quelque autre personne, corporation ou gouvernement, quelque somme d'argent, nous rembourserons séparément à l'assuré la même proportion de ce paiement que celle qui existe entre nos souscriptions respectives et la valeur déclarée du navire présentement assuré... »

B) *France, Italie et Pays-Bas*

Comme il ressort de la première partie, les armateurs français ont cherché à s'appuyer sur le sens donné par la jurisprudence aux mots « baraterie de patron » pour obtenir de leurs assureurs le remboursement de telles réclamations. Les assureurs refusèrent et les tribunaux leur donnèrent raison par les trois décisions ci-dessus rapportées.

L'alinéa 3 de l'article 4 de l'imprimé du 1^{er} novembre 1865 est ainsi rédigé : « les assureurs sont exempts de tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures », termes à peu près semblables à ceux employés dans la proviso de la « collision clause ». Cette exclusion est toujours placée à l'article 4, alors que normalement, dès l'imprimé du 1^{er} juillet 1873, elle eût dû être placée sous l'article 3 qui mentionne les exceptions stipulées par les assureurs. Résultat dû sans aucun doute à l'influence anglaise : la stipulation relative aux dommages corporels faisant partie intégrante de la « running down clause »,

les assureurs l'ont laissée à l'article 4, alors qu'ils ajoutaient à l'article précédent une clause rejetant les réclamations des chargeurs du navire assuré, réclamations que les assureurs anglais n'avaient pas encore éprouvé le besoin de faire figurer dans la proviso. Ce n'est que dans l'imprimé du 1^{er} janvier 1888, que les recours de tiers étant visés à l'article 3, toutes les exonérations ont été bloquées à l'article 4, sous les § 6 (chargeurs) et 7 (dommages corporels). La rédaction de ce § 7 parut insuffisante aux assureurs devant l'extension donnée par la jurisprudence aux recours des chargeurs (arrêt de la Cour de Paris du 30 juillet 1873 qui sera étudié dans la section suivante), c'est pourquoi, dans les clauses additionnelles de l'imprimé du 1^{er} avril 1881, ils jugèrent nécessaire de préciser qu'ils étaient exempts de ces recours « pour quelque cause que ce soit ». Cette addition ne fut du reste pas maintenue. Depuis l'imprimé du 1^{er} septembre 1913 (§ 7, art. 4) ainsi que dans les imprimés spéciaux : construction (§ 8, art. 4), séjour au port (§ 6, art. 4), responsabilité civile des chantiers (*b* de l'article 7), l'exclusion est ainsi formulée :

« Les assureurs sont exempts... de tous recours exercés pour faits de mort ou de blessures et pour tous accidents et dommages corporels. »

Les assureurs français n'ont jamais consenti à prendre ces risques à leur charge. L'Union des Syndicats des Assureurs Maritimes a décidé, dès sa création, que « l'insertion dans les polices sur corps, de clauses garantissant les risques de recours de tiers pour pertes de vies et accidents corporels, doit être refusée ». Le 6 juin 1929, nouvelle décision « interdisant l'insertion dans les polices sur corps » de telles clauses. Une autre décision du 18 octobre 1928 avait précisé que « les assureurs s'interdisent de couvrir, même par police spéciale, sur les corps de navires français, les recours de tiers ou les excédents de recours de tiers pour pertes de vies et dommages corporels ». Est

seule permise l'assurance de ces réclamations sur les corps de navires étrangers, soit directement soit en réassurance.

Il est à noter que le § 7 de l'article 4 de l'imprimé du 1^{er} janvier 1888 ajoutait : « il n'est pas interdit à l'assuré de faire garantir ailleurs ces recours ». Cette formule a été supprimée dans l'imprimé du 1^{er} octobre 1903 : elle était en effet inutile, le silence de la police sur ce point équivalant à l'autorisation de faire couvrir ailleurs ces réclamations.

Le § g de l'article 5 de la police italienne fut modifié comme suit :

« Les assureurs sont exempts : de n'importe quel recours de tiers exercé contre le navire assuré pour morts ou blessures de personnes quelle qu'en soit la cause. »

le texte du n° 6 de l'art. 4 de la police de 1888 ayant été jugé insuffisant.

Il en est de même aux Pays-Bas où l'article 2 des conditions de Bourse d'Amsterdam, comme l'article premier de celles de Rotterdam rendant les assureurs responsables pour les « dommages causés par le navire assuré à un autre navire ou à sa cargaison », rejette implicitement les dommages causés aux personnes. Les conditions de cette deuxième place portent même « l'assureur ne doit pas payer les autres dommages pour lesquels l'assuré est responsable envers un tiers en raison de l'abordage ».

C) *Allemagne et Pays Scandinaves*

Le § 78 de l'A. D. S. qui vise les dommages indirects d'abordage entend par là tous les dommages que l'assuré doit rembourser à des tiers en cas d'abordage ; il est donc indifférent que le dommage causé par le navire assuré soit un dommage aux biens ou un dommage corporel. L'assureur est tenu des dommages-intérêts dûs par l'armateur

du navire assuré, rendu responsable de décès ou de blessures pourvu que ce soit à la suite d'un des événements couverts par la police. Il importe peu d'ailleurs que de tels dommages aient été supportés par des personnes (passagers ou membres de l'équipage) se trouvant à bord du navire assuré ou de l'autre, l'obligation pour l'assureur étant la même. Il arrive pourtant que les polices les excluent par la clause :

« L'assureur ne répond pas des réclamations en remboursement de dommages pour pertes de vies humaines ou dommages corporels. »

En Suède, la question s'est posée à propos d'une indemnité payée par l'armateur aux parents des marins tués dans un abordage dont son navire fut reconnu fautif. La compagnie d'assurance avait décliné sa responsabilité en objectant que le dommage en question n'était point causé au navire lui-même et que de plus, une telle indemnité n'était pas visée par la loi maritime de 1864 dans sa section relative « au dommage causé par l'abordage de navires ». Elle n'en fut pas moins condamnée par arrêt de la Cour Suprême du 19 octobre 1897 ⁽¹¹⁾ qui décida qu'« en l'absence de toute restriction expresse relative à un tel dommage, l'assureur doit être considéré comme tenu de toutes les pertes subies par son assuré quelle que soit la législation qu'il s'est vu appliquer ».

§ 2. — RÉCLAMATIONS DES CHARGEURS DU NAVIRE ASSURÉ

Cette exclusion est plus restreinte que la précédente. En effet elle ne vise que le navire assuré, les assureurs étant responsables des dommages causés aux marchandises et aux biens se trouvant à bord de l'autre navire. Le motif de ce rejet est double : d'une part, l'armateur ayant seul

(11) Aut. XIV, 409.

les bénéfices des contrats d'affrètements auxquels, les assureurs sont totalement étrangers, il est normal qu'ils n'aient pas à en supporter les charges, et, d'autre part, il appartient à l'armateur, comme à tout contractant, de régler les conditions de ses contrats et chartes-parties en prévision de ses responsabilités éventuelles. En fait d'ailleurs, les propriétaires de navires s'y soustraient facilement puisque la loi et la jurisprudence leur reconnaissent le droit de s'exonérer de toutes les conséquences des fautes du capitaine et de l'équipage par des clauses de non-responsabilité. Ces clauses et principalement la « négligence-clause » jouent, depuis la Convention de Bruxelles, même dans le cas d'abordage par faute commune puisque son article 4 a supprimé la solidarité qui existait dans la plupart des pays, notamment en France où la doctrine et la jurisprudence l'admettaient par application d'une règle générale du droit civil.

A) *France, Italie et Pays-Bas*

L'imprimé du 1^{er} novembre 1865 était muet, car la « collision clause » ne contenait rien et la jurisprudence française ⁽¹²⁾ avait rejeté les réclamations que les chargeurs avaient formulées contre les assureurs sur corps en s'appuyant sur la baraterie de patron. Le 6^o de l'article 3 de l'imprimé du 15 juillet 1873 porte que :

« Les assureurs sont exempts... de tous recours de tiers, chargeurs ou autres, notamment pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infraction de chartes-parties... »

clause introduite à la suite d'un jugement du Tribunal de Commerce de la Seine du 15 novembre 1869 ⁽¹³⁾ qui

(12) Jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 11 janvier 1831. M. 1831-I-26.

(13) Confirmé par arrêt de la Cour de Paris du 30 juillet 1873. D. 1873-II-164.

avait admis la responsabilité des assureurs sur corps pour les recours des chargeurs que l'armateur avait été condamné à payer. Ce texte ayant paru insuffisant, le 6° de l'article 4 fut ainsi modifié dans l'imprimé du 1^{er} janvier 1888 :

« Les assureurs sont exempts... de tous recours des affrêteurs, chargeurs, réclamateurs de marchandises, passagers ou équipage du navire assuré, exercés pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infractions de charte-partie ou toutes autres fautes et causes de recours. »

Cette formule paraissait devoir donner toute satisfaction aux assureurs comme le prouve le jugement du Tribunal de Commerce de Nantes du 20 décembre 1902 ⁽¹⁴⁾, mais un arrêt de la Cour de Paris du 14 mai 1903 ⁽¹⁵⁾ décida que les assureurs étaient responsables quand le recours basé sur un dommage subi par la cargaison du navire assuré était exercé non par les chargeurs ou les réclamateurs de marchandises, mais par un tiers : le co-auteur du dommage qui, après avoir été obligé de rembourser intégralement les chargeurs comme solidairement responsable, viendrait ensuite exercer contre l'armateur une action récursoire en remboursement de la part lui incombant dans ces dommages. Cette disposition de l'imprimé visant bien plus l'origine et la cause du recours que les personnes qui le présentent, il s'agit d'une erreur d'interprétation qui a nécessité une nouvelle rédaction du 6° de l'art. 4 (Imprimé du 1^{er} octobre 1903) :

« Les assureurs sont exempts... de tous recours exercés par qui que ce soit, pour dommages éprouvés par les affrêteurs, chargeurs ou réclamateurs de marchandises, soit par les passagers ou l'équipage du navire à raison de fautes quelconques du capitaine, de l'équipage ou du pilote. »

(14) Aut. XVIII, 538.

(15) H. 1903-II-115. Aut. XIX, 15.

Ce texte visant les fautes du capitaine... n'atteignait pas tous les recours, car l'action du réclamateur peut être basée sur une faute personnelle de l'armateur (ordre strict donné au capitaine), sur le vice propre du navire (état d'innavigabilité ou défaut d'aménagement) ou même sur une cause indéterminée dont l'armateur est responsable, car tenu de la responsabilité contractuelle, il doit prouver la force majeure pour être libéré vis-à-vis des chargeurs et même des passagers ⁽¹⁶⁾. Certes, les assureurs ne sont pas tenus quand l'action est basée sur l'un des deux premiers motifs, car il suffit de puiser dans d'autres dispositions de la loi ou du contrat des motifs d'exonération, mais il était plus simple de tout viser par cette disposition. C'est ce que fit l'article 4 de l'imprimé de 1913 :

« Les assureurs sont exempts... de tous recours exercés, par qui que ce soit, à raison des dommages ou préjudices subis, pour une cause quelconque, soit par les affrêteurs, chargeurs ou réclamateurs de marchandises, soit par les passagers ou l'équipage du navire assuré. »

Ce texte vise donc tous les recours quelle que soit leur cause juridique, car ils sont exercés soit par quelqu'un qui a conclu avec l'armateur un contrat d'affrètement, de passage ou d'engagement, soit par un tiers. Les imprimés de 1924 et de 1928 contiennent une formule inspirée de la « collision clause » qui est l'équivalent de la précédente mais qui a l'avantage d'être plus concise :

« Les assureurs sont exempts... de tous recours exercés par qui que ce soit et pour une cause quelconque, à raison de dommage ou préjudice relatif au chargement et aux engagements du navire assuré. »

(16) Cassat. civ., 27 janvier 1913, D. 1913-I-249, S. 1913-I-177 ; 21 avril 1913. D. 1913-I-249, S. 1914-I-5.

Même formule dans l'imprimé sur corps de navires en construction (art. 4, 7°) et dans la police d'assurance de responsabilité civile des chantiers de réparations de navires (art. 1, a). L'article 18 de la police sur corps de navires en séjour dans un port prévoit que :

« Lorsque, par dérogation à l'article 6, le navire a été autorisé par les assureurs à avoir des marchandises à bord, les dispositions suivantes sont applicables :

« 1. — Les assureurs sont exempts de tous recours, exercés par qui que ce soit et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou de préjudices relatifs à ces marchandises. »

En Italie, l'article 5, f), exonère les assureurs :

« De quelque recours des affréteurs, chargeurs, réceptionnaires ou autres intéressés sur la cargaison du navire assuré, passagers ou équipage du navire assuré contre le même navire pour réclamations relatives à toutes marchandises chargées, pour infraction de charte-partie, défaut d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge et pour toutes autres clauses quelconques ou fautes qui peuvent donner lieu à réclamation de la part des mêmes personnes. »

C'est une formule analogue à celle adoptée par l'imprimé du 1^{er} janvier 1888.

Aux Pays-Bas, les conditions de la Bourse d'Amsterdam précisent que les dommages « à la cargaison du navire assuré sont exclus », tandis que celles de Rotterdam les rejettent implicitement puisque les assureurs ne sont tenus que des recours de tiers naissant des dommages soufferts par la cargaison du navire abordé et que « l'assureur ne doit pas payer les autres dommages pour lesquels l'assuré est responsable envers un tiers à raison de l'abordage ».

B) *Angleterre, Etats-Unis et Belgique.*

A l'origine, la « collision clause » ne contenait aucune

stipulation relative à cette exonération car le plus souvent la clause précisait qu'il s'agissait des sommes payées par l'armateur « aux personnes intéressées dans les marchandises ou dans les effets à bord du navire abordé ». Mais, depuis 1890 ⁽¹⁷⁾ la clause parle en général des paiements faits en raison d'un abordage, et l'article 2 précise que ne sont pas comprises dans la responsabilité des assureurs « les sommes que les assureurs auraient à verser ou verseraient en raison de la cargaison ou des engagements du navire assuré ». Malgré cette disposition, les armateurs assurés ont soutenu que lorsqu'à la suite d'un abordage par faute commune, l'autre armateur, ayant désintéressé complètement le chargeur de leur navire, se retourne contre eux pour leur en faire supporter une part, en joignant cette somme à ses propres dommages, les assureurs en étaient responsables car cette somme perdait son identité et ne formait plus qu'une partie des dommages dus à l'autre navire. Cette thèse fut, du reste, rejetée sans procès en Angleterre. Aux Etats-Unis, les tribunaux ont décidé, dans l'affaire *New-York and Cuba Mail Steamship Co v. American Steamship owners Mutual Protecting and Indemnity Association*, que les assureurs n'en étaient pas tenus, mais que l'armateur devait être remboursé par son Club. Cette exonération n'existe pas pour les risques de construction car les assureurs maritimes y ont introduit une clause de protection et d'indemnité analogue à celle des Clubs qui ont toujours consenti à payer de tels recours. La « police de protection totale » prévoit la responsabilité des assureurs pour :

« 4. — Quelques pertes ou dommages à quelque marchandise, cargaison ou autres choses quelconques, qu'elles soient à bord du dit navire ou non, qui peuvent naître de quelque déviation non autorisée du dit navire ou de quelque navigation défectueuse de ce navire ou de quelque autre navire ou vaisseau. »

(17) The North Britain est la première espèce dans laquelle on trouve cette clause.

Cette clause est très étendue quoique cependant elle rejette les pertes ou dommages venant directement ou non d'un mauvais arrimage, des émanations d'une partie de la cargaison actuelle ou d'une cargaison précédente, d'un manque de ventilation, ces différentes opérations étant faites sous le contrôle de l'armateur ou de ses agents.

C) Allemagne et Pays Scandinaves.

Les dommages indirects d'abordage prévus par le § 78 de l'A. D. S. comprenant tous les dommages que l'assuré doit rembourser à des tiers en cas de collision, les assureurs sont tenus des avaries sur cargaison du navire assuré si l'armateur de ce navire répond envers le propriétaire des marchandises chargées à bord, des dommages ainsi arrivés. Signalons que les armateurs ont soin de rejeter dans leurs connaissements et chartes-parties les recours des chargeurs en cas d'abordage, ce qui a pour résultat d'en exonérer les assureurs.

Toutefois, certaines clauses particulières sont plus larges et peuvent couvrir les risques qu'encourent l'armateur en tant que transporteur de marchandises. Telle est la solution donnée par le Tribunal de l'Empire Allemand ⁽¹⁸⁾ à propos de la clause suivante :

« La responsabilité des assureurs s'étend à tous les cas où le propriétaire du navire a à répondre des dommages causés à un tiers par une personne de l'équipage, à raison d'un contrat ou non, en vertu de quelque droit que ce soit et en quelque qualité qu'il soit tenu. »

§ 3. — SOMMES DUES POUR ENLÈVEMENT D'ÉPAVES.

Les sommes payées aux autorités pour enlèvement des épaves du navire assuré ne constituent pas un recours de

(18) 20 mars 1900. Aut. XV, 807.

tiers car aucun dommage n'est causé par leur présence dans un port, une rivière ou un bassin au moment où on en demande l'enlèvement. Par contre, les sommes que le propriétaire du navire abordé a été obligé de payer pour cette clause font partie de sa réclamation et sont dues, en principe, par les assureurs, il s'agit bien en effet d'un recours de tiers. Ce n'est cependant pas admis en Angleterre où il a été jugé dans l'affaire *Burger v. Indemnity Mutual Marine Assurance Co Ltd* que la « collision clause » qui promet une indemnité « à raison des avaries faites à l'autre navire ou aux marchandises et effets à son bord et pour perte de fret » ne couvre pas les sommes payées en raison d'enlèvement d'épaves d'après les pouvoirs conférés par la loi. On ne peut en effet soutenir « qu'une dépense de nettoyage d'une rivière est une somme payée en raison d'avaries à l'autre navire ». Il est impossible d'alléguer aussi que la proviso excluant les pertes de vies ou blessures entraîneraient une altération des trois espèces de dommages que les assureurs ont mentionnées, car elle est inutile et n'a été ajoutée que par un assureur prudent. La question ne souffre pas de difficultés quand l'article 2 est ainsi conçu :

« Il est toutefois bien entendu que la présente clause ne pourra en quelque circonstance que ce soit s'étendre à aucune somme que les assurés auraient à verser ou verseraient pour enlèvement d'obstacles en vertu de pouvoirs conférés par la loi. »

Malgré les mots « en quelque circonstance que ce soit », les assurés soutinrent dans les affaires *The Ocean Mar. Ins. Co Ltd v. Owners of the North Britain et Tatham, Bro-mage and Co v. Burr (The Engineer)* que lorsqu'à la suite d'un abordage par faute commune, l'armateur du navire abordé ayant payé l'intégralité des sommes réclamées par les autorités, se retournait contre les armateurs du navire assuré pour s'en faire rembourser une partie, les assureurs doivent en être tenus, — car la « running down clause »

les rendant responsables de toutes sommes payées aux armateurs du navire abordé, — l'article 2 n'a eu pour but que d'écarter de telles sommes quand elles sont payées directement par les assurés pour leur propre navire. La Chambre des Lords décida, le 28 avril 1898 que la proviso a été introduite à la suite d'une divergence qui s'est produite entre les jurisprudences anglaise et écossaise (pertes de vies ou blessures) quant au sens à donner aux mots « en conséquence d'une telle collision ». Cette disposition est parfaitement claire car « c'est un document d'affaire préparé par des hommes d'affaires pour leur propre usage et elle doit être interprétée comme ils la comprennent : « je veux vous rembourser le navire avarié, ce que vous avez eu à payer au navire avarié en tant que dommage ; mais j'estime ne pas devoir être appelé à payer directement ou indirectement, les dépenses pour enlèvement d'obstacles ». Dans l'affaire *Chapmann v. Fisher and Sons*, il a été décidé que lorsque le navire assuré aborde un navire échoué au renflouement duquel on procède, les assureurs n'étaient pas tenus des sommes payées à l'entrepreneur de sauvetage, même si la position du navire échoué ayant été aggravée par l'abordage, les opérations de renflouement sont rendues plus difficiles et les frais de relèvement accrus, parce que ces sommes doivent être considérées comme analogues à celles versées pour enlèvement d'obstacles.

Ces réclamations sont couvertes par la clause « perte de vie et de biens », la « special collision clause » et la « police de protection totale » qui ne contiennent pas de stipulation analogue à la proviso et prévoient la responsabilité des assureurs « pour quelques sommes payées à des tiers en conséquence de cette collision ». La « police de protection totale » couvre même par son alinéa 5 les frais d'enlèvement des épaves du navire assuré.

Souvent l'armateur d'un navire coulé qui doit procéder ou faire procéder à l'enlèvement des épaves, s'assure contre les réclamations éventuelles des autorités « du fait d'une chose faite ou omise d'être faite... à l'occasion de l'enlève-

ment de l'épave ». Il a été jugé par la Haute Cour de Justice, le 22 février 1934 ⁽¹⁹⁾ qu'une telle police ne couvre pas les dépenses réclamées à l'assuré par les autorités pour baliser, éclairer et enlever l'épave car elle suppose que l'enlèvement se poursuit et les assureurs ne sont responsables que de négligences dans les opérations d'enlèvement faites par l'assuré et non par les autorités compétentes. Ce jugement a été réformé le 15 octobre 1934 ⁽²⁰⁾ et la Cour d'appel admit la responsabilité des assureurs, la clause ayant été jugée très générale dans sa lettre comme dans son esprit.

(19) Dor., 31-115.

(20) Dor., 32-225.

CHAPITRE III

LES CLUBS DE PROTECTION ET D'INDEMNITE

Ce sont des Sociétés d'assurance mutuelles connues sous le nom de « Protection and Indemnity Association ». Les Clubs d'assurance mutuelle sont nés en Angleterre à la suite d'une loi de 1719 qui donna le monopole des assurances à deux Compagnies. Les tribunaux entravèrent leur développement : Lord Kenyon les jugea illégaux dans l'affaire *Lees v. Smith*, d'autres décisions ⁽¹⁾ décidèrent que les membres des Clubs seraient personnellement responsables et non pas collectivement à l'égard des membres ayant subi un dommage. Ils ne prirent leur essor qu'après le vote du « Companies Act de 1862 ». Ils sont actuellement immatriculés conformément à cet Act en qualité de « unlimited companies » ou de « companies by guarantee » et c'est la Société elle-même qui est considérée comme étant l'assureur. Certains Clubs couvrent les risques que leurs membres pourraient faire garantir par n'importe quel assureur, d'autres, parmi lesquels ceux dont il s'agit ici, couvrent les risques généralement non assurés par les assureurs ordinaires, d'autres enfin ont pour objet l'assurance du fret ⁽²⁾.

Les règles particulières de chacun fixent les cotisations qui sont versées par avance trois fois par an : leur montant

(1) Dans les affaires *Harrison, v. Milar et Strong, v. Harvey*.

(2) ARNOULD, op. cit., 10^e éd., sect. 311 et 312.

pour une garantie complète (protection et indemnité) varie, à l'heure actuelle, de un shilling à un shilling 4 1/2 par tonne de jauge brute. Certains d'entre eux et particulièrement ceux de Londres ne sont pas fermés aux étrangers et souvent une ristourne leur est consentie quand la police corps et machines de leur navire à une étendue plus large que la police du Lloyd's afin d'assurer une égalité aussi complète que possible entre les divers membres. En principe, l'indemnité versée est sujette à une franchise dont le taux varie suivant les clubs, la nationalité du membre et les risques particuliers assurés. La franchise consiste généralement dans la déduction de 10 livres pour toute réclamation. Souvent, elle n'existe pas pour les pertes de vies ou blessures, sauf toutefois dans les Clubs de Liverpool où elle varie de £ 10 à £ 100, suivant la couleur et la qualité des marins tués ou blessés. Les armateurs de vapeurs battant pavillon des Etats-Unis subissent fréquemment une franchise de \$ 500, ou même plus car les indemnités sont fixées par des jurys qui se montrent très larges.

Les Clubs de protection et d'indemnité protègent l'armateur contre les réclamations pour pertes, dommages ou dépenses naissant d'une collision pour autant qu'ils ne sont pas couverts par une « collision clause » usuelle. Ils remboursent un quart des dommages du navire abordé, de sa cargaison et de sa perte de fret ; les réclamations totalement exclues : pertes de vies et blessures (3), dommages à la cargaison du navire assuré, sommes payées à titre de recours de tiers pour enlèvement d'obstacles en vertu des pouvoirs conférés par la loi et enfin toutes ces pertes ou

(3) Les polices « Protection and Indemnity » ne couvrent en général que les dommages subis par l'équipage du navire assuré et non point ceux subis par le personnel d'un navire remorqué, même si ces dommages sont dus à la faute du navire assuré : Cour d'Appel (2^e Circuit) du 4 février 1935 (Dor. 31-302). Elles ne garantissent d'ailleurs le plus souvent que le personnel maritime et non point le personnel terrestre (arrimeur, par exemple) et seulement les accidents nés des installations du navire et non point ceux provoqués par les installations d'un quai : Cour Suprême de l'Etat de New-York (Trial Term) du 19 juin 1935 (Dor. 31-308).

dommages quand il n'y a pas eu contact direct du navire assuré avec l'autre (cas du remous par exemple). Ils couvrent aussi tous les recours de tiers pouvant naître du heurt contre un corps fixe ou flottant ainsi que les sommes payées pour l'enlèvement de l'épave du navire assuré. La clause de protection et d'indemnité insérée dans la police des risques de constructions montre quelle est l'étendue de la garantie assurée par ces Clubs. Voici, d'ailleurs, les règles de la « Hull Mutual Steamship Protecting Society Ltd », elle est responsable :

« Des réclamations pour pertes, dommages ou dépenses provenant d'une collision ou consécutives à un tel accident, pour pertes, dommages ou dépenses provenant du dommage causé par le navire inscrit à d'autres navires ou propriétés, sans contact effectif ou sans collision, autant que de tels dommages ne sont pas couverts par la forme usuelle de la « Running down clause » insérée dans la police du Lloyd's ou d'une association d'assurance mutuelle ; des réclamations pour pertes et dommages causés par le vapeur à des ports, docks, môles, quais et ouvrages connexes, jetées ou autres choses fixes ou mobiles autres que des navires ou vaisseaux, causés par négligence ou autrement. »

Ces clubs ont donc un rôle très étendu, mais mal défini et leur organisation s'en ressent. Les règlements sont le plus souvent conçus en termes très imprécis : l'étendue des obligations des membres et leurs droits sont souvent laissés au bon jugement du Comité Directeur qui apprécie surtout en équité et d'après les traditions du club. Ces associations mutuelles sont des institutions essentiellement britanniques. Grâce à la puissance de l'armement, elles ont pu vaincre le principal obstacle qui, ailleurs, s'oppose à leur développement, obstacle résultant surtout de la difficulté de réunir un nombre suffisant de risques de même nature pour pouvoir les compenser. Il en existe quelques-uns dans les Pays scandinaves et aux Etats-Unis. Dans ce dernier pays, leur organisation a été autorisée

par une loi de l'Etat de New-York, sous le nom de « Club Insurance ». Leur fondation a eu, d'après Winter ⁽⁴⁾ une très grande influence sur les polices d'assurance maritime sur corps, puisqu'elle a notamment décidé les assureurs à couvrir les quatre quarts des réclamations présentées sous l'empire de la « collision clause » (A.H.U.A. form. 1917). Certains armateurs français sont inscrits dans les clubs anglais et insèrent dans leur police une clause analogue à celle-ci :

« Par dérogation à l'article 2 de l'imprimé, il est convenu que la Société assurée est autorisée à faire couvrir par les Associations dites de « Protecting » et « Indemnity » le dixième laissé à sa charge dans les recours de tiers et tous autres risques garantis par les dites associations. »

(4) Op. cit., p. 373 et s.

TITRE III

MONTANT DU RECOURS DE TIERS

Avant de déterminer le montant du recours de tiers, il est nécessaire d'examiner la manière dont la responsabilité de l'assuré doit être établie et d'étudier les personnes que le paiement de la réclamation met en présence.

CHAPITRE PREMIER

MANIERE DONT LA RESPONSABILITE DE L'ASSURE DOIT ETRE ETABLIE

Tout recours de tiers suppose l'existence d'une faute dont l'assuré doit pouvoir être rendu responsable. De quelle manière cette responsabilité doit-elle être établie pour que les assureurs soient tenus de rembourser les sommes payées par l'armateur ? Cette question était résolue tout au moins pour l'abordage par la disposition suivante de l'alinéa 4 de l'article 4 de l'imprimé du 1^{er} novembre 1865 :

« Le capitaine, de l'avis conforme du Consul de sa nation ou de l'Agent des assureurs, est autorisé à traiter et transiger au mieux des intérêts communs, sur toutes les réclamations exercées contre lui pour faits d'abordage (1). »

De Courcy (2) la considère comme étant une « des mieux conçues et des plus libérales de la police française », car cette concession, rendue possible par le fait que l'assuré conserve, dans tous les cas, un dixième des recours de tiers à sa charge, évite aux assureurs les frais d'un procès soutenu devant les tribunaux étrangers et à l'armateur les lenteurs d'une instance pendant laquelle son navire est saisi et ses opérations commerciales entravées. Un jugement du tribunal de Commerce de la Seine, du 26 sep-

(1) Formule analogue dans l'al. 3 de l'art. 2 de la police italienne de 1888. Cette faculté fut supprimée dans ce pays dès l'imprimé de 1899 pour les mêmes raisons que celles indiquées ci-après pour la France.

(2) Op. cit., sous l'article 4.

tembre 1878 ⁽³⁾ considère que cette disposition a pour effet de constituer l'armateur mandataire des assureurs et que dès lors son action sera basée sur les articles 1999 et s. C. C. L'assuré sera pas conséquent responsable des fautes qui pourront être relevées dans l'accomplissement de son mandat (dans l'espèce : dépôt d'une somme au lieu d'une offre de caution).

Cette disposition qui se justifiait à l'époque à laquelle elle a été rédigée, par la difficulté et les lenteurs des communications, a disparu de l'imprimé du 1^{er} septembre 1913. Elle peut, en effet, dans certains cas, présenter de graves dangers pour les assureurs et ne leur offre que peu de garantie dans tous les cas où ils n'ont pas d'agent au lieu où se réglera la responsabilité de l'abordage, car l'avis du consul n'était le plus souvent qu'une simple formalité.

On a aussi fait valoir que le capitaine n'étant plus comme autrefois l'agent commercial de l'armateur et ne pouvant plus transiger au nom de celui-ci, il est normal que les assureurs ne lui laissent pas une telle faculté, d'autant plus qu'il manque souvent des connaissances juridiques qui le mettraient à même de signer une transaction utile. Cette disposition fit place, quelques années plus tard, dans les conditions manuscrites de certaines polices, à la clause suivante faisant passer ce droit du capitaine à l'assuré lui-même :

« Il est convenu que la Société assurée, dans le cas où elle aurait un recours à exercer contre des tiers à raison de dommage survenu à un navire assuré et dans le cas où il serait exercé par un tiers un recours contre elle pour dommage causé par abordage et/ou heurt est autorisée à défendre, plaider, traiter et transiger à l'amiable ou à compromettre sans avoir à appeler en cause ses assureurs ⁽⁴⁾. »

Son étendue est plus vaste à trois points de vue : elle vise en plus de l'abordage, les cas de heurts ; elle permet à l'assuré de défendre, de plaider et de compromettre, et

⁽³⁾ *Gaz. Trib.*, 10 octobre 1878.

⁽⁴⁾ Les Compagnies importantes de navigation ont même obtenu que la clause soit complétée par les mots « ou à prendre leur agrément », qui les laisse entièrement libres.

enfin elle n'exige pas l'intervention du consul ou de l'agent des assureurs. Pendant longtemps cette clause n'avait pas soulevé de difficulté, les armateurs continuant à tenir les assureurs au courant des procédures engagées et à prendre leur accord pour toutes décisions les intéressant. Toutefois, certains assurés ont tendance à l'interpréter comme leur conférant le droit absolu de traiter seuls toutes les questions de responsabilité et de fixation des dommages provoqués par les abordages et les heurts de leur navire, sans même avoir à en prévenir les assureurs. Les termes de la clause n'étant pas extrêmement clairs, les tribunaux pourraient ne pas admettre que son but a été de rendre opposables aux assureurs les instances dans lesquelles ils n'ont pas été mis en cause dans les formes prévues au Code de procédure.

En l'absence de clauses, comment la responsabilité de l'assuré doit-elle être déterminée ? A l'heure actuelle, la plupart des polices et des clauses usuelles sont muettes, sauf toutefois la Sister ship clause, qui sera étudiée au chapitre II. Seules les conditions de Bourse d'Amsterdam (art. 2) et de Rotterdam (art. 1^{er}) prévoient que le paiement doit avoir été effectué par l'assuré « en vertu d'une décision judiciaire, de la plus haute juridiction ou d'un règlement amiable fait avec le consentement de l'assureur ». L'article 3 (Amsterdam) et l'article 2 (Rotterdam) portent même que :

« L'assuré, autant que le temps et la distance le rendront possible, est tenu, avant d'intentier un procès en raison de la collision, de consulter son assureur, de mettre à même l'assureur, s'il le désire, de poursuivre au nom de l'assuré et de lui fournir dans ce cas toutes les informations et moyens de preuve que l'assureur peut estimer nécessaires ou utiles pour cela (5). »

Cette faculté qui constitue le droit commun de l'assurance terrestre n'est pas admise ailleurs, l'assureur

(5) A rapprocher la « collision clause » de l'affaire *Xénox v. Fox* qui prévoyait que l'assuré paie le recours de tiers :

« Par ou en conséquence de quelque décision de quelque cour de droit ou d'équité à la suite de quelque procès ou action auquel il sera défendu avec le consentement préalable, par écrit, des assureurs. »

n'ayant que le droit d'intervenir au procès pour sauvegarder ses intérêts. La pratique généralement suivie partout est que l'armateur, obligé de tenir au courant ses assureurs, leur demandera leur accord soit pour assigner, aller en appel, former un pourvoi en cassation, soit pour signer un compromis d'arbitrage, une transaction ou un règlement amiable. Cette pratique est obligatoire pour l'assuré qui veut obtenir le remboursement de ses frais de procès, car la « collision clause » exige le consentement par écrit des assureurs en cas de contestation de la responsabilité du navire. Un jugement du tribunal de Marseille du 5 mai 1897, confirmé par arrêt de la Cour d'Aix du 19 janvier 1899 (6) s'est prononcé en ce sens et a décidé que, lorsque après expertise judiciaire, l'assuré a payé un recours de tiers sans autorisation de ses assureurs, ceux-ci sont fondés à lui en refuser le remboursement, car, de sa propre autorité, il ne peut les priver du droit de discuter les constatations et appréciations de l'expert. Il faut en conclure que l'assuré doit demander à son assureur son accord toutes les fois qu'il prend une décision susceptible de mettre en jeu la responsabilité de son assureur. Il est à signaler à ce propos que la Chambre de Commerce de Hambourg avait organisé, à la fin du siècle dernier, un tribunal arbitral maritime dans le but d'éviter les pertes de temps et de frais qui résultent de la poursuite judiciaire, en indemnité du chef d'abordage pour les armateurs, leurs assureurs et les intéressés à la cargaison, ces derniers étant mis en cause par l'insertion de clauses spéciales aux connaissements. La sentence de ce tribunal avait l'avantage d'être opposable aux assureurs, car ils prenaient part à la procédure. Mais cette institution se heurta aux articles du Code de Procédure civile allemand qui ne donnait pas aux arbitres le droit d'entendre les témoins et les experts sous la foi du serment. L'assemblée générale de la Fédération des Avocats belges, réunie à Anvers en 1896, nomma une commission pour élaborer un projet de loi tendant à la création d'un tribunal analogue, mais ce projet n'aboutit pas.

(6) M. 1899-1-202.

L'article 7 de l'imprimé du 21 novembre 1929 stipule que :

« L'assuré ne peut, sous peine de déchéance, reconnaître sa responsabilité, en cas d'accident, ni transiger sans une autorisation écrite des assureurs, et, si ces derniers estiment que cette responsabilité n'est pas engagée, il doit leur remettre tous pouvoirs nécessaires pour plaider, compromettre et/ou transiger en son nom. »

Ces conditions et leurs sanctions peuvent paraître dures, mais elles ont été prises dans la pratique courante des assurances terrestres.

CHAPITRE II

PERSONNES EN JEU

En laissant de côté les assureurs, tout recours de tiers met, en principe, deux personnes en jeu : celle qui a causé un dommage et qui doit le réparer, et le tiers à qui est payée la somme qui sera réclamée aux souscripteurs de la police.

SECTION I

AUTEUR DU DOMMAGE

La personne qui est civilement responsable du dommage est, en principe, l'assuré, propriétaire du navire qui fait l'objet de l'assurance. Mais il n'en est pas toujours ainsi, notamment aux Etats-Unis où la pratique de l'affrètement en coque nue (*the vessel is demised*) est assez fréquente. Quand la durée de ce contrat doit être d'un certain temps, il n'y a aucune difficulté, car le propriétaire résilie sa police et l'affréteur en souscrit une à son nom. Mais quand le contrat d'affrètement est conclu pour un seul voyage ou pour quelques mois, le navire reste couvert par la police de son propriétaire. Dans ce dernier cas, il a été jugé, en 1906, dans l'affaire du *Barnstaple*, « que les affréteurs reconnus responsables d'importants dommages causés par abordage, ne pouvaient rien obtenir des assureurs, parce

que l'assuré visé par la police est le propriétaire du navire qui, dans l'espèce, n'avait eu aucun paiement à faire ». C'est à la suite de cette décision que, dans les clauses des polices sur corps de navires américains, souscrites en Angleterre, les mots « et/ou affréteurs » sont insérés immédiatement après le mot « l'assuré » chaque fois que ce terme se présente et la « collision clause » est complétée par la disposition suivante :

« Et il est aussi bien entendu qu'en cas de recours exercé par les affréteurs en vertu de la présente clause, ils n'auront aucun droit à aucune indemnité du chef d'aucune responsabilité à laquelle les propriétaires de navires ne seraient pas assujettis si ceux-ci avaient été intéressés dans la présente police au moment de la collision en question, ni à une plus grande indemnité que celle à laquelle les propriétaires eux-mêmes auraient droit en pareil cas. »

Dans les autres pays et notamment en France, la question ne se pose pas, car le dernier alinéa de l'article 31 de l'imprimé de 1928 stipule que « en cas de location du navire, l'assurance ne subsiste que si le locataire a été agréé par les assureurs ». La police passe donc au nom du locataire ou est résiliée et remplacée par une autre.

SECTION II

PERSONNE A QUI EST PAYÉ LE RECOURS DE TIERS

En principe, la personne qui demande réparation du préjudice subi dans l'abordage, est un tiers vis-à-vis de l'armateur assuré, c'est un autre armateur. Or, il n'en est pas toujours ainsi, surtout depuis que l'industrie de l'armement s'est concentrée dans les mains de puissantes compagnies de navigation dont chacune possède un grand nombre de navires. Dans le cas où il y a abordage de

deux navires A et B, appartenant au même armateur, celui-ci pourra-t-il, lorsque ses deux navires jumeaux (sister-ship) sont endommagés, et que l'un d'eux, B, par exemple, est fautif, demander aux assureurs de ce dernier de lui rembourser à titre de recours de tiers, les avaries et le chômage de l'autre ? La question se pose exactement de la même façon quand les deux navires appartiennent ou sont affrétés en partie par les mêmes personnes ou lorsqu'un navire heurte un corps fixe ou flottant appartenant à son armateur. La première hypothèse sera seule envisagée, car elle est la plus fréquente et tout ce qui sera dit de l'abordage de deux navires jumeaux s'appliquerait aux deux autres cas.

Les dommages causés au navire innocent constituent-ils un recours de tiers pour les assureurs du navire fautif ? En d'autres termes, l'armateur peut-il être considéré comme un tiers vis-à-vis de lui-même ? Cette question s'est posée pour la première fois en Belgique, dès 1880, et, contrairement à la solution généralement admise, a été résolue affirmativement par une sentence arbitrale du 5 octobre 1881 (1) à propos d'une police contenant la clause particulière suivante :

« Il est convenu que dans tous les cas les assureurs paieront intégralement, jusqu'à concurrence de la somme assurée, tous les dégâts et pertes dont le vapeur pourrait être rendu responsable par recours de tiers pour fait d'abordage avec un autre navire. »

Voici les arguments sur lesquels se sont appuyés les arbitres : la clause particulière visant les recours de tiers n'étant pas restrictive, ne déroge pas aux conditions générales de la police d'Anvers, aux termes desquels l'assureur prend à sa charge la baraterie de patron, c'est-à-dire tous dommages et pertes provenant de fautes et négligences du capitaine et de l'équipage et notamment les dommages cau-

(1) A. 1881-1-343.

sés à des objets extérieurs, appartenant soit à l'assuré, soit à des tiers ; l'objet de l'assurance étant pour l'assuré de se garantir de tout préjudice quelconque à raison de l'objet assuré (article 1^{er} de la loi du 11 juin 1874) il n'y a pas lieu de distinguer si le dommage causé par abordage l'a été par un objet appartenant à un tiers ou à l'assuré, car, dans ce dernier cas, l'assuré subit le préjudice directement et immédiatement, tandis que dans le premier cas, il le subit indirectement ; de plus, le nom du propriétaire du navire abordé n'a été évidemment d'aucune importance pour l'assureur lorsqu'il a accepté de couvrir les risques d'abordage ; enfin la compagnie d'assurance « objecte vainement que nul ne peut causer à soi-même un préjudice donnant lieu à réparation, car ce principe, inscrit dans les articles 1382 et s. C. C., n'est applicable qu'en cas d'absence de convention ; or, il ne peut être invoqué ici, en effet, par la convention d'assurance existant entre les parties, l'assureur prend spécialement à sa charge les dommages causés à l'assuré par ses préposés ».

Par contre, on a toujours considéré, dans tous les autres pays, qu'il ne pouvait y avoir lieu à recours de tiers en cas d'abordage de deux navires jumeaux. Les armateurs eux-mêmes n'ont jamais contesté ce point, car les termes des polices sont fort nets. L'article 2 des polices française et italienne emploie l'expression « recours de tiers ». L'article 1^{er} des conditions de Rotterdam et d'Amsterdam use des mots « indemnité due par l'assuré à un tiers ». Les conditions générales d'assurance maritime allemande de 1919 (§ 78), comme les conditions des Pays Scandinaves, font obligation à l'assureur de « réparer le dommage souffert par un tiers » et Ritter ⁽²⁾ en conclut que ce paragraphe 78 « n'est pas applicable quand ce sont deux navires appartenant à l'assuré, qui se sont abordés, parce qu'il ne peut être considéré vis-à-vis de lui-même comme un tiers, qu'on ne peut être juridiquement son propre débiteur ou son propre créancier ». La « Running down clause » préci-

(2) Op. cit., 976.

sant que la responsabilité des assureurs s'étendra aux sommes que l'assuré aura été obligé de verser « to any other person or persons », Arnould ⁽³⁾ fait remarquer que « cette clause ne suffit pas à garantir entièrement l'assuré propriétaire de deux navires dont le premier, le navire A, a subi des dommages à la suite d'une collision avec le navire B, et cela, par la faute de ce dernier. Il ne pourra récupérer des assureurs de A que le montant de ces dommages, mais conservera à sa charge le préjudice résultant de l'immobilisation de ce navire pendant les réparations parce que l'indemnité de chômage n'est jamais due par les assureurs qu'à titre de recours de tiers et qu'à l'égard des assureurs du navire B, les seuls qui pourraient être recherchés par lui à ce titre, il ne peut être regardé, vu sa qualité de propriétaire commun des deux navires, comme un tiers vis-à-vis de lui-même ».

Pour éviter cette solution désavantageuse pour lui, l'armateur n'aura même pas la ressource de faire intenter une action en responsabilité par le capitaine de A contre celui de B, en se basant sur ce que ces capitaines, gérants de deux fortunes de mer distinctes, sont des tiers vis-à-vis l'un de l'autre, car, dans l'espèce, ils n'agiraient pas pour leur compte personnel, mais comme préposés du même armateur et uniquement pour son compte.

Il en serait de même dans le cas où la cargaison de A aurait été avariée ou perdue dans l'abordage et où son propriétaire aurait obtenu un jugement condamnant l'armateur en sa qualité de propriétaire de B. Cette réclamation sera réglée par les assureurs du navire fautif comme recours de tiers, mais l'armateur ne pourra se prévaloir de ce jugement pour y joindre sa réclamation relative aux dommages de A, car les décisions judiciaires n'ont d'effet qu'entre les personnes au profit desquelles elles ont été rendues.

Cette solution a des inconvénients pour l'armateur et aussi pour certains de ses assureurs. L'armateur sera désa-

(3) Op. cit., 11-961, note G.

vantagé si l'on suppose que le navire innocent A n'est pas assuré ou est assuré contre « Perte totale seulement », alors que le navire B est assuré à tous risques. En effet, si les deux navires n'étaient pas jumeaux, il toucherait les dommages subis par B en avarie particulière et ceux de A en recours de tiers, alors qu'ici, il conservera à sa charge tout le préjudice souffert par le navire innocent. La perte sera moins importante si les deux navires sont assurés à tous risques ; il sera remboursé des avaries éprouvées par chacun de ses navires, mais comme le fait remarquer Arnould, il ne pourra pas récupérer l'indemnité de chômage de A à laquelle il aurait droit soit intégralement en Allemagne, dans les Pays Scandinaves et en Angleterre ⁽⁴⁾, soit partiellement : neuf dixièmes en Italie, trois quarts aux Pays-Bas et enfin neuf dixièmes moins la franchise de 1 % en France. Même en admettant que l'armateur ne puisse réclamer une indemnité de chômage parce que son exploitation est déficitaire, il est possible que le règlement en avarie particulière des dommages éprouvés par A lui donne une indemnité moindre que celle qu'il toucherait si les assureurs de B payaient en recours de tiers et ce. en raison de la franchise et des réductions pour différence du vieux au neuf. Cela se produira notamment quand les avaries subies par A seront inférieures à la franchise stipulée pour les avaries particulières. Ainsi, par exemple, en Angleterre, le navire A a subi des avaries chiffrées à £ 400, la police prévoyant une franchise de £ 600, l'assuré ne pourra rien obtenir des assureurs de ce navire, alors que s'il pouvait présenter cette réclamation aux assureurs de B, sous l'empire de la « collision clause », il obtiendrait £ 300 plus £ 100 de son Club. Il pourra en être de même en Italie et aux Pays-Bas, malgré la retenue du dixième ou du quart à laquelle sont sujets les recours de tiers, car il y a lieu de déduire des avaries particulières une franchise et des réductions pour différence du vieux au neuf.

(4) Trois quarts sous l'empire de sa police et un quart de son club.

Les avaries de A sont de : Lires 40.000.

Les deux navires étant jumeaux, l'armateur de A ne pourra récupérer ses avaries que de la police de A, en avaries particulières :

Lires 40.000 » montant des avaries,
dont il y a lieu de déduire :
Lires 1.000 réduction pour différence
du vieux au neuf ($2\frac{1}{2}\%$) ⁽⁵⁾
» 20.000 franchise d'A. P. de 2 % ⁽⁵⁾
calculée sur la valeur d'assurance de A : L. 1.000.000

» 21.000 » —————

reste :

Lires 19.000 » que l'armateur récupérera en avaries particulières.

Si le propriétaire de A pouvait réclamer ses avaries en recours de tiers, il devrait s'adresser aux assureurs de la police de B. Il serait alors procédé au règlement suivant :

Lires 40.000 » montant du recours de tiers,
moins :
» 4.000 » dixième restant à charge de l'armateur,
d'après police, soit :

Lires 36.000 » que le propriétaire toucherait en recours de tiers.

Si la retenue était du quart, comme aux Pays-Bas, l'armateur aurait encore intérêt au second mode de règlement, car il recevrait Lires 30.000 (40.000 moins le quart, soit 10.000).

En France, la question est plus compliquée, car les recours de tiers sont sujets, en plus de la retenue du dixième, à une franchise actuellement fixée à 1 % par l'article 17. L'armateur éprouvera une perte ou non, suivant l'importance de la valeur des deux navires.

(5) Conditions de la police italienne pour un navire âgé de 3 ans.

Les exemples suivants de règlement en A.P. à chaque navire, ou en recours de tiers, préciseront la situation de l'armateur et de ses assureurs.

Les navires A et B ont la même valeur : Frs 1.000.000.

Règlement en avaries particulières sur la police de A :

La police prévoit franchise 3 % et réduction du tiers pour différence du vieux au neuf.

Les avaries de A sont de Frs 15.000.

Frs 15.000 » montant du dommage,
inférieur à :
» 30.000 » franchise de 3 % sur Frs 1.000.000, même
en ne déduisant pas la différence du vieux
au neuf.

Pas de recours contre les assureurs de A.

Les avaries de A sont de Frs 80.000.

Frs 80.000 » montant des dommages,
desquels il y a lieu de déduire :
Frs 10.000 » réduction pour différence
du vieux au neuf (un tiers
sur Frs 30.000).
» 30.000 » franchise de 3 %, comme
ci-dessus.
» 40.000 » —————

reste :

Frs 40.000 » à payer par les assureurs de A.

Règlement en recours de tiers sur la police de B :

La police porte la déduction d'un 10° et une franchise de 1 %.

Les avaries de A sont de Frs 15.000.

Frs 15.000 » montant du recours de tiers,
moins :
Frs 1.500 » déduction du dixième ;
» 10.000 » franchise de 1 %.
» 11.500 » —————

reste :

Frs 3 500 » à toucher des assureurs de B.

Les avaries de A sont de Frs 80.000.

Frs 80.000 » montant du recours de tiers,
moins :
Frs 8.000 » déduction du dixième ;
» 10.000 » franchise de 1 %.
» 18.000 » —————
————— reste :
Frs 62.000 » à payer par les assureurs de B.

Les deux navires ont des valeurs différentes :

Le navire A est assuré..... Frs 500.000

Le navire B est assuré..... » 1.500.000

Règlement en avaries particulières sur la police A.

Les avaries de A sont de Frs 50.000.

Frs 50.000 » montant du dommage,
dont il y a lieu de déduire :
Frs 2.000 » réduction pour différence
du vieux au neuf ;
» 15.000 » franchise de 3 % sur
Frs 500.000.
» 17.000 » —————
————— reste :
Frs 33.000 » à charge des assureurs de A.

*Règlement en recours de tiers, par conséquent, sur la
police de B.*

Frs 50.000 » montant du recours de tiers,
moins :
Frs 5.000 » déduction du dixième ;
» 15.000 » franchise 1 % sur recours
de tiers.
» 20.000 » —————
————— reste :
Frs 30.000 » à charge des assureurs de B.

Quelle serait la situation si la valeur des navires était inversée :

A vaut Frs 1.500.000

B vaut Frs 500.000

Règlement en avaries particulières sur police A.

Frs 50.000 » montant des avaries,

desquels il y a lieu de déduire :

Frs 2.000 » réduction, comme dans l'exemple précédent ;

» 45.000 » franchise de 3 % sur Frs 1.500.000.

» 47.000 » _____

_____ reste :

Frs 3.000 » à rembourser par les assureurs de A.

Règlement en recours de tiers sur police B.

Frs 50.000 » montant du recours de tiers,

moins :

Frs 5.000 » déduction du dixième ;

» 5.000 » franchise de 1 % (recours de tiers).

» 10.000 » _____

_____ reste :

Frs 40.000 » à rembourser par les assureurs de B.

En résumé, ces exemples font apparaître, qu'à moins de dispositions spéciales dans les polices quant aux franchises et réductions pour différence du vieux au neuf, l'armateur de navires jumeaux a intérêt à être réglé comme s'il s'agissait de navires appartenant à des armateurs différents.

Il y a lieu d'examiner maintenant les inconvénients que la solution adoptée ailleurs qu'en Belgique présente pour les assureurs du navire innocent. Quand ils ne sont intéressés que sur le navire A ou qu'ils le sont dans des proportions plus grandes que sur le navire B, ils auraient intérêt à

agir contre l'armateur, en sa qualité de propriétaire du navire fautif, pour lui réclamer le remboursement des dommages du navire A qu'ils ont payés. La pratique de tous les pays admet en effet que l'assureur qui a payé une perte est subrogé de plein droit dans tous les recours de son assuré, dans la mesure où celui-ci peut agir lui-même. Or, dans le cas d'abordage de deux navires jumeaux, l'assureur ne pourra rien récupérer par subrogation, car l'assuré lui-même, propriétaire des deux navires, ne peut s'en servir, étant donné qu'il ne peut se poursuivre lui-même⁽⁶⁾. Il faut signaler à ce sujet que la jurisprudence française permet à l'assureur de se servir à côté de la subrogation, de l'action directe. C'est un recours fondé sur le préjudice subi par l'assureur en raison de la faute du tiers qui l'a obligé à indemniser son assuré. L'arrêt de la Chambre Civile de la Cour de Cassation du 12 août 1872⁽⁷⁾ qui l'a consacrée, a en effet admis que « l'assureur n'agit point comme cessionnaire des droits de l'assuré (subrogation), mais en vertu d'un droit qui lui est propre et qui trouve sa base dans les dispositions de l'article 1382 C.C. ». Grâce à cette action directe, les assureurs du navire innocent ne seront pas lésés par la qualité de navires jumeaux appartenant aux navires qu'ils assurent, car ils pourront se faire rembourser des avaries de A qu'ils auront payées à l'armateur, d'où un préjudice certain pour celui-ci.

Pour remédier à ces difficultés, les assureurs anglais et américains ont introduit une clause connue sous le nom de « same ownership clause » ou de « sister ship clause » qui est parfois ajoutée aux clauses usitées en Belgique et aux Pays-Bas. A l'origine, début du xx^e siècle, son texte était fort court :

(6) En France : Pothier, op. cit. n° 52 et 65 ; G. Ripert, op. cit III, n° 2793. En Angleterre : article 79 du Marine Insurance Act de 1906 ; Simpson v. Thompson ; Midland Insurance Co v. Smith. Aux Etats-Unis : The Casthill v. Sanct John ; Globe and Rutgers Fire Insurance Co v. Hims ; Joyce, On Insurance, V, § 3538 et 5883. En Allemagne : arrêt de la Cour d'Empire, Ent. Reichger. 51, 47 et 168.

(7) D. 72-I-293 ; H. 1873-II-95.

« Et il est en outre convenu que le principe admis dans cette clause (running down clause) doit être appliqué aux cas dans lesquels les navires sont la propriété pour tout ou pour partie des mêmes armateurs. »

Peu après, cette clause fut étendue au cas d'assistance, puis elle fut incorporée dans les « Instituted Clauses » dans les termes suivants :

« Si le navire assuré vient à faire collision avec un autre navire appartenant entièrement ou en partie aux mêmes propriétaires ou dépendant de la même administration ou en reçoit des services de sauvetage, les assurés auront par la présente police les mêmes droits que ceux qu'ils auraient si l'autre navire appartenait entièrement à des propriétaires non intéressés dans le navire assuré par cette police ; mais en pareil cas la responsabilité pour l'abordage ou la somme à payer pour les services rendus sera déterminée par un arbitre unique à désigner d'un commun accord par les assureurs et les assurés. »

Quelques années plus tard, une clause analogue fut introduite en France, dans les conditions manuscrites des polices couvrant les navires d'une même flotte. Elle figure à l'heure actuelle dans les conditions particulières de l'imprimé de la police française, sous le paragraphe 14 :

« Au cas où le navire assuré entrerait en collision avec un autre navire appartenant à l'assuré, ou en recevrait assistance, il est expressément convenu que le règlement aura lieu comme si les navires appartenaient à des armateurs différents ; les questions de responsabilité de la collision, ou d'indemnité pour services rendus seront fixées, à l'égard des intéressés sur corps, par un arbitre unique, qui sera désigné d'accord entre les assureurs et l'assuré, ou, à défaut d'accord, par ordonnance du Président du Tribunal de Commerce compétent, rendue sur simple requête et qui ne statuera qu'en premier ressort. Il en sera de même dans le cas où le navire assuré heurterait un corps fixe ou flottant appartenant à l'assuré. »

Elle est insérée dans le paragraphe 4 de l'article 10 de l'imprimé sur corps de navires en construction, du 21 janvier 1926.

En Italie, la « sister-ship clause » usuelle constitue l'article 5 de la police corps de la « Mutua Maritima Nazionale » (Edition de 1928) :

« Si le navire assuré a une collision avec un autre navire appartenant totalement ou partiellement au même propriétaire, ou géré par la même administration, on en reçoit un service d'assistance ou de sauvetage, l'assuré aura les mêmes droits qui découlent de la présente police que si l'autre navire appartenait entièrement à un propriétaire non intéressé dans le navire assuré. Dans un tel cas, la décision quant à la responsabilité de la collision ou quant à la somme à payer pour services rendus, sera déférée à la juridiction d'un arbitre-amiable compositeur, à désigner d'un commun accord par l'assuré et l'assureur. »

Dans l'édition de 1932, cette clause a été étendue et remplacée par le dernier paragraphe de l'article 4, dont voici le texte :

« Cet article s'applique même si le tiers lésé par le heurt ou l'incendie dont le navire est responsable, est le même que le propriétaire du navire assuré. »

Les conditions de Bourse d'Amsterdam et de Rotterdam ne comportent pas de clauses semblables, car il ne faut pas perdre de vue que les grandes flottes sont assurées en Grande-Bretagne où elles bénéficient de la « sister-ship clause ».

En Allemagne, la clause correspondante s'appelle la « Schwesterschiffklausel » ; en voici le texte :

« En cas de sauvetage ou d'assistance entre plusieurs navires de l'assuré, les navires sont considérés comme appartenant à plusieurs armateurs. Il en est de même en cas de collision entre plu-

préjudice pour l'armateur ou pour ses assureurs. Pour éviter cette dualité de décisions, le seul remède sera que l'armateur fasse adhérer ces personnes au compromis d'arbitrage ou qu'il demande à ses assureurs de renoncer à cette procédure et d'accepter la solution qui sera donnée par les tribunaux. Remarquons à ce propos que la « sister-ship clause anglaise ne prévoit pas le cas où les assureurs et les assurés ne pourront se mettre d'accord sur le nom de l'arbitre unique. La clause française y remédie en le faisant nommer par le Président du Tribunal de Commerce, et la clause allemande, par l'organe représentatif de la profession commerciale, tandis que la clause américaine adopte une autre solution :

« Toutes questions de responsabilité et d'étendue des obligations des deux navires, l'un envers l'autre, étant laissées à la décision d'un arbitre unique si les parties peuvent s'entendre sur le choix de cet arbitre, ou, à défaut d'accord, à la décision d'arbitres dont l'un sera nommé par les propriétaires, gérants ou affrêteurs des deux navires et l'autre par la majorité (en souscription) des assureurs intéressés dans chaque navire ; les deux arbitres ainsi nommés choisiront un tiers arbitre avant d'entrer en matière, et la décision de l'arbitre unique ou de deux quelconques des trois arbitres, nommés comme il est dit ci-dessus sera définitive et exécutoire. »

CHAPITRE III

MONTANT DU RECOURS DE TIERS

En principe, le montant du recours de tiers devrait être égal à la somme totale du préjudice causé par le navire assuré aux propriétaires des biens endommagés, compte tenu des chefs de réclamations dont les assureurs sont exonérés par leur police. Or, cela n'est pas toujours juste, car il ne faut pas perdre de vue qu'en droit maritime, l'armateur peut limiter sa responsabilité vis-à-vis des tiers, en vertu de certaines dispositions légales, à condition qu'il n'ait pas été commis de fautes personnelles qui sont d'ailleurs assez rares en pratique. Il serait donc plus exact de dire que le montant du recours de tiers est égal à la somme versée par l'assuré pour dédommager les tiers. Tel est le cas lorsque le navire assuré est seul fautif de l'accident qui a causé les dommages. Mais cette formule ne correspond plus à la réalité, comme cela ressortira de la section II, dans le cas où il y a abordage ou heurt par faute commune. D'ailleurs, qu'il y ait responsabilité unique du navire assuré ou partage de responsabilité, il faut encore tenir compte d'autres éléments qui modifient le recours de tiers que l'assuré peut présenter à son assureur : ce sont le change et, dans certains pays, la contribution qui incombe au fret.

Notons que, dans tout ce chapitre, l'application des conditions de la police, en ce qui concerne notamment la retenue, la franchise, les frais, sera laissée de côté, car ces différents points font partie du mode de règlement et seront traités dans le titre IV.

SECTION I

ABORDAGE DANS LEQUEL LE NAVIRE ASSURÉ EST SEUL EN FAUTE

Quelle est la somme que l'armateur pourra réclamer à ses assureurs, à titre de recours de tiers ? Pour plus de clarté, prenons l'exemple suivant : le navire assuré A aborde par sa faute le navire B ⁽¹⁾, les dommages sont les suivants :

avaries et chômage de B.	Frs	60.000
dommages à la cargaison de B.	»	20.000
pertes de vies et blessures.	»	180.000
avaries à la cargaison de A.	»	40.000

La somme totale que l'armateur de ce navire aura à payer en raison de cet abordage sera de Frs 300.000

En supposant qu'il n'ait pas intérêt à limiter sa responsabilité, le montant du recours de tiers à réclamer aux assureurs de A sera de Frs 80.000, total des deux premières catégories de dommages, seules à leur charge. Si, au contraire, on admet que l'armateur a intérêt à se libérer forfaitairement, le montant du recours de tiers dépendra de la loi applicable. En France (art. 216 C. de Com.), en Italie (art. 491 C. de Com.), comme en Belgique avant 1908 (art. 216 C. de Com., puis art. 7 de la loi du 20 août 1879) et aux Pays-Bas avant 1924 (art. 321-327 C. de Com.)

(1) Tout ce qui sera dit pour l'abordage, sera valable pour le heurt d'un corps fixe ou flottant, car l'armateur peut limiter sa responsabilité vis-à-vis de n'importe qui.

l'armateur se libérera vis-à-vis des tiers par abandon du navire et du fret. Les tiers lésés vendront le navire dans l'état où il se trouve après l'accident et y ajouteront le fret du dernier voyage. Ils se partageront la somme ainsi réalisée proportionnellement à leurs créances. En conservant les chiffres de l'exemple précédent et en supposant que cette somme soit de Frs 50.000, le propriétaire de B rece-

vra 60.000/300.000, soit.....	Frs	10.000	»
le chargeur de B 20.000/300.000, soit...	»	3.333	»
les créanciers des dommages corporels,			
180.000/300.000, soit	»	30.000	»
le propriétaire de la cargaison A			
40.000/300.000, soit	»	6.667	»

Total égal	Frs	50.000	»
------------------	-----	--------	---

Le montant du recours de tiers que l'armateur pourra présenter à ses assureurs sera donc réduit à Frs 13.333.

En Grande-Bretagne, le Merchant Shipping Act prévoit que l'armateur doit verser en justice une somme de £ 8 par tonneau de jauge de son navire, à laquelle il ajoute une somme de £ 7 par tonneau quand il y a des dommages corporels. La somme de £ 8 est répartie entre les différents intéressés au marc le franc.

Le navire assuré A, jauge 3.000 tonneaux.

Les dommages et le chômage de B. sont de....	£	35.000
Les avaries à la cargaison de B, de.....	»	8.000
Celles de A, de.....	»	5.000
	£	48.000

L'armateur de A versera £ 24.000. La proportion à répartir est donc de 50 % et le propriétaire de B touchera £ 17.500, ceux des cargaisons de B, £ 4.000 et de A

SECTION I

ABORDAGE DANS LEQUEL LE NAVIRE ASSURÉ EST SEUL EN FAUTE

Quelle est la somme que l'armateur pourra réclamer à ses assureurs, à titre de recours de tiers ? Pour plus de clarté, prenons l'exemple suivant : le navire assuré A aborde par sa faute le navire B ⁽¹⁾, les dommages sont les suivants :

avaries et chômage de B.	Frs	60.000
dommages à la cargaison de B.	»	20.000
pertes de vies et blessures.	»	180.000
avaries à la cargaison de A.	»	40.000

La somme totale que l'armateur de ce navire aura à payer en raison de cet abordage sera de Frs 300.000

En supposant qu'il n'ait pas intérêt à limiter sa responsabilité, le montant du recours de tiers à réclamer aux assureurs de A sera de Frs 80.000, total des deux premières catégories de dommages, seules à leur charge. Si, au contraire, on admet que l'armateur a intérêt à se libérer forfaitairement, le montant du recours de tiers dépendra de la loi applicable. En France (art. 216 C. de Com.), en Italie (art. 491 C. de Com.), comme en Belgique avant 1908 (art. 216 C. de Com., puis art. 7 de la loi du 20 août 1879) et aux Pays-Bas avant 1924 (art. 321-327 C. de Com.)

(1) Tout ce qui sera dit pour l'abordage, sera valable pour le heurt d'un corps fixe ou flottant, car l'armateur peut limiter sa responsabilité vis-à-vis de n'importe qui.

l'armateur se libérera vis-à-vis des tiers par abandon du navire et du fret. Les tiers lésés vendront le navire dans l'état où il se trouve après l'accident et y ajouteront le fret du dernier voyage. Ils se partageront la somme ainsi réalisée proportionnellement à leurs créances. En conservant les chiffres de l'exemple précédent et en supposant que cette somme soit de Frs 50.000, le propriétaire de B rece-

vra 60.000/300.000, soit.....	Frs	10.000	»
le chargeur de B 20.000/300.000, soit...	»	3.333	»
les créanciers des dommages corporels,			
180.000/300.000, soit	»	30.000	»
le propriétaire de la cargaison A			
40.000/300.000, soit	»	6.667	»

Total égal	Frs	50.000	»
------------------	-----	--------	---

Le montant du recours de tiers que l'armateur pourra présenter à ses assureurs sera donc réduit à Frs 13.333.

En Grande-Bretagne, le Merchant Shipping Act prévoit que l'armateur doit verser en justice une somme de £ 8 par tonneau de jauge de son navire, à laquelle il ajoute une somme de £ 7 par tonneau quand il y a des dommages corporels. La somme de £ 8 est répartie entre les différents intéressés au marc le franc.

Le navire assuré A, jauge 3.000 tonneaux.

Les dommages et le chômage de B. sont de....	£	35.000
Les avaries à la cargaison de B, de.....	»	8.000
Celles de A, de.....	»	5.000
	£	48.000

L'armateur de A versera £ 24.000. La proportion à répartir est donc de 50 % et le propriétaire de B touchera £ 17.500, ceux des cargaisons de B. £ 4.000 et de A

£ 2.500. Le montant du recours de tiers sera de £ 21.500 alors que s'il n'y avait pas eu limitation de responsabilité, le navire jaugeant par exemple 8.000 tonneaux, il eût été de £ 43.000. Si l'on suppose qu'il y a des dommages corporels, le recours de tiers sera encore plus réduit toutes les fois où le montant de ces dommages sera supérieur à la somme calculée à raison de £ 7. En effet, les créanciers pour pertes de vies et blessures viennent en concurrence avec les autres intéressés sur la somme de £ 8, pour ce qui leur reste dû. En admettant dans l'exemple précédent que ces dommages soient de £ 33.000, la somme de £ 21.000 (3.000 fois £ 7) leur sera répartie et ils viendront au marc le franc pour les £ 12.000 leur restant dues. Cela réduira la part du propriétaire de B à £ 14.000 et celles des propriétaires des cargaisons à £ 3.200 et £ 2.000. Le montant des recours de tiers ne sera donc plus que de £ 17.200 au lieu de £ 21.500 comme précédemment.

En Allemagne et dans les Pays Scandinaves, les tiers lésés ne peuvent poursuivre que la fortune de mer, la responsabilité de l'armateur étant réelle (§ 452 H. G. B. et art. 7 des lois maritimes scandinaves). Aux Etats-Unis, les lois des 28 février 1871 (art. 4283, 4286 et 4289), 26 juin 1884 (art. 18) et 19 juin 1886 (art. 4) prévoient l'abandon du navire ou de sa valeur après l'accident. Dans ces différents pays, la limitation de responsabilité modifie donc le montant du recours de tiers de la même façon qu'en France.

Les Pays-Bas ayant limité par la loi du 22 décembre 1924 la responsabilité de l'armateur à Fls H. 50 par mètre cube du tonnage net du navire, il en résulte une situation analogue à celle de l'Angleterre avec cette différence que lorsqu'il y a des créanciers de dommages corporels, le montant du recours de tiers sera toujours plus réduit, car, n'ayant droit à aucune indemnité spéciale, ils viennent toujours en concours direct avec tous les autres. Reprenons les chiffres de l'exemple précédent en les multipliant par 10, et en supposant que le navire jauge 4.800 mètres cubes.

Son propriétaire versera	Fls. H.	240.000
Le propriétaire de B recevra.....	»	103.702
Le chargeur de B	»	23.703
Celui de A	»	14.818
Les créanciers de dommages corporels	»	97.777
		Fls. H. 240.000

Le montant du recours de tiers sera donc de Fls. H. 127.405.

La loi belge du 10 février 1908 donne à l'armateur trois modes de libération :

- a) abandon du navire et du fret ;
- b) paiement de la valeur du navire à la fin du voyage ;
- c) paiement d'une indemnité forfaitaire de Frs. B. 200 par tonneau, portée à Frs. B. 1.400.

Les deux premiers moyens conduisent à une solution analogue à la française, tandis que la troisième aboutit à celle des Pays-Bas.

Quand l'armateur a commis une faute personnelle, quand l'accident n'est pas arrivé à son insu ou sans sa faute réelle, les assureurs seront-ils responsables ? Si oui, dans quelles mesures ? Avec les conceptions française et allemande, l'assurance des recours de tiers restant une assurance maritime, les assureurs seront irresponsables, car toute faute personnelle de l'assuré les libère totalement. Avec la « running down clause », la solution est différente, car l'assurance de ces risques est considérée comme une assurance de responsabilité. En conséquence, qu'il y ait ou non une faute personnelle, les souscripteurs de cette clause seront tenus d'une manière semblable à celle dont le sont les assureurs terrestres de risques analogues : les assureurs anglais seront donc responsables pour le tout ou seulement pour les trois-quarts (suivant la clause) de ce que leur assuré aura été obligé de payer. Cependant, avec les « limited clauses », leur responsabilité sera la même que si l'armateur avait eu le droit de limiter sa res-

ponsabilité, en effet, cette clause limite les dommages remboursables « à raison de £ 8 du tonnage du navire présentement assuré ».

En admettant que l'armateur n'ait pas commis de faute personnelle, est-il obligé, en faveur de ses assureurs, de limiter sa responsabilité vis-à-vis des tiers ? Dans toutes les législations, où il peut se libérer par le paiement de la valeur du navire après l'accident ou d'une somme forfaitaire, il n'a pas intérêt à ne pas invoquer la faveur que lui donne la loi, et s'il ne le fait pas, il ne peut s'agir que de négligence. C'est la raison pour laquelle la « police de protection totale » oblige l'armateur à limiter sa responsabilité quand il peut légalement le faire, sinon l'assureur est libre de lui refuser toute indemnité au delà de celle qu'il aurait récupérée, s'il avait limité sa responsabilité. Cette solution qui n'a d'ailleurs aucun intérêt pour les « limited clauses » (les dommages récupérables étant limités à raison de £ 8) semble devoir être étendue à toutes les autres « running down clauses ». L'armateur n'est pas déchu totalement de son droit, car il ne faut pas perdre de vue que les assureurs sont responsables de ses fautes personnelles.

Par contre, dans tous les cas où le propriétaire de navire ne peut limiter sa responsabilité par abandon du navire et du fret, il se peut qu'il ait intérêt à renoncer à la faveur de la loi : il désire conserver son navire, avarié peu gravement, car il en a un besoin urgent pour assurer l'exécution d'affrètements qu'il a signés et craint de ne pas pouvoir le remplacer. La situation est analogue, lorsque l'armateur se voit refuser par les tribunaux la faculté d'user de l'article 216 C. Com. ; cette renonciation tacite n'est du reste admise que par les tribunaux français (2). L'article 4 des Conditions de Bourse d'Amsterdam, prévoit ce cas :

(2) Cass. req., 30 octobre 1907, D. 1908-I-97 ; S. 1908-I-113 ; G. Ripert, op. cit. II, n° 1286 à 1290.

« Si l'assuré, par sa propre faute ou négligence, ne peut invoquer la limitation de responsabilité pour collision, limitation à laquelle il a droit suivant la loi applicable, l'assureur est seulement responsable pour un montant n'excédant pas les trois quarts du montant fixé par ladite loi. »

Cette solution doit être considérée comme exceptionnelle, car les assureurs sont rendus irresponsables du fait de l'assuré, en vertu du droit général des assurances (§ 821 H. G. B. ; art. 351 C. Com. fr., etc...). En France, toutefois, cela peut prêter à critique en raison du § 3 de l'article 5 de l'imprimé qui stipule :

« Il est expressément convenu que les assureurs sont et demeurent étrangers...

« Aux effets de toutes déterminations de l'armateur, à l'égard des créanciers, prises en vertu de l'article 216 du Code de Commerce. »

quoique ce texte paraisse viser les avaries particulières et non point les recours de tiers

SECTION II

ABORDAGE PAR FAUTE COMMUNE

Avant de déterminer le montant exact du recours de tiers qui sera réclamé aux assureurs, il est nécessaire d'examiner la manière dont ce cas se règle entre les deux armateurs en présence. Pour mieux comprendre les difficultés qui vont surgir, il faut prendre un exemple, qui, pour plus de clarté, sera limité aux seuls dommages soufferts par les navires. Deux navires A et B s'abordent : les avaries de A se chiffrent à Frs. 40.000 et celles de B à Frs. 80.000. Chaque navire est responsable pour 50 %. Pour régler cet abordage, on peut raisonner ainsi :

A responsable de 50 % des dommages de B	
lui paiera	Frs. 40.000
B responsable de 50 % des dommages de A	
lui paiera	» 20.000

Ce mode de règlement, connu sous le nom de « règlement par responsabilités réciproques » (cross liabilities) donne lieu à deux paiements. Mais on pourrait tout aussi bien admettre qu'une seule responsabilité (règlement par single liability) : celle de l'armateur qui doit la somme la plus forte. Il n'y aura donc ici qu'un seul paiement égal à la différence des dommages que doivent se payer les armateurs, ce règlement a l'avantage de tenir compte de la compensation puisque les sommes sont dues par et aux mêmes personnes. Dans l'exemple ci-dessus le seul paiement sera effectué par A et se montera à Frs. 20.000. Le résultat est le même que l'on choisisse l'un ou l'autre système lorsque les deux armateurs sont solvables. Les tribunaux de tous les pays ont adopté le règlement par responsabilité unique, car, mettant en œuvre la compensation, il simplifie les rapports des armateurs entre eux. Mais si l'on admet que l'un d'eux a intérêt à limiter sa responsabilité, il n'y a plus identité de résultat suivant que l'on applique l'un ou l'autre. Ainsi, dans l'exemple précédent si l'on suppose que A puisse limiter sa responsabilité à Frs 10.000 : le paiement qu'il aura à effectuer par responsabilité réciproque sera réduit à cette somme, alors que celui de B sera de Frs 20.000 ; par responsabilité unique, le seul paiement effectué, celui de A, sera réduit à Frs 10.000 et B n'aura pas à en faire. Avec ce dernier mode de règlement on ne peut concevoir qu'une seule limitation de responsabilité, alors qu'avec l'autre, chacun des armateurs peut y avoir intérêt. Ce résultat, peu favorable aux armateurs, fut cependant accepté dans tous les pays, sans aucune discussion, sauf en Angleterre et aux Etats-Unis. Dans ces deux pays, les armateurs ont essayé de faire adopter le règlement par responsabilité réciproque quand l'un d'eux ou les deux avaient intérêt à limiter

leur responsabilité, mais cette prétention a été condamnée par les tribunaux anglais dans les deux affaires suivantes : *Chapman v. The Royal Netherlands Steam Navigation Co* (1879) et *The Stoomvaart Maatschappij Nederland v. The Peninsular and Oriental Steam Navigation Co* (1882) (the *Khedive*) et par les tribunaux américains dans les affaires : *The Scotland* (1881) et *The North Star* (1882). Ces décisions sont basées sur la règle alors admise par les Cours d'Amirauté pour le cas d'abordage par faute commune : les dommages soufferts sont additionnés puis divisés également entre les deux navires, la responsabilité étant toujours fixée à 50 %. Le Maritime Convention Act de 1911, ayant admis le partage de responsabilité proportionnelle à la gravité des fautes, ne modifie en rien ces décisions judiciaires et les tribunaux appliquent toujours le règlement par single liability. Il en est de même aux Etats-Unis où la vieille règle n'a été maintenue que dans les cas de fautes égales ⁽³⁾.

Il semble que ce règlement étant universellement adopté dans tous les cas quand il s'agit des rapports entre armateurs, devrait l'être aussi dans les rapports entre armateurs et assureurs. Or, il n'en est rien, car ce règlement lèse les deux parties intéressées au double point de vue de l'indemnité de chômage et des intérêts. Pour faire ressortir les pertes subies quant au chômage, prenons l'exemple suivant :

A et B s'abordent et sont également en faute.

Les dommages subis par le propriétaire de A sont de Frs 40.000 en avaries et de Frs 20.000 en chômage, soit ensemble Frs 60.000.

Ceux du propriétaire de B. sont respectivement de Frs 25.000 et de Frs 15.000, soit au total : Frs 40.000.

Par responsabilité unique, B verse à A Frs 10.000, la moitié de la différence entre leurs réclamations.

(3) Cour du District de New-York, 6 septembre 1886. Aut. II, 458.

En conséquence, les assureurs de A paieront les avaries particulières de ce navire Frs 40.000
sur lesquelles ils auront un sauvetage, A
ayant reçu Frs 10.000 de B. Cette somme
devant être répartie proportionnellement
aux avaries et au chômage de A, les assu-
reurs toucheront 40.000/60.000 de
Frs 10.000, soit Frs 6.666

Le propriétaire de A aura donc reçu de
ses assureurs Frs 33.334
et de B » 10.000

Fr 43.334
alors que le montant de ses dommages est de » 60.000

soit une perte de .. Frs 16.666

qui représente la part de l'indemnité de chômage qu'il conserve à sa charge.

Les assureurs de B paieront à leur assuré :

Frs 25.000 en avaries particulières et

» 10.000 en recours de tiers,

soit :

Frs 35 000 alors que sa perte est de Frs 50.000.

Il perd donc toute son indemnité de chômage, Frs 15.000 et ses assureurs n'auront aucune récupération sur les avaries particulières qu'ils ont eu à payer.

Il en serait de même si la proportion de responsabilité des deux navires était autre que celle adoptée :

Par exemple celle de A est de 70 % et celle de B de 30 %.

Par responsabilité unique, A aura donc à verser à B une somme de Frs 10.000.

Les assureurs de A paieront, Frs 40.000 en avaries particulières, plus Frs 10.000 en recours de tiers.

Ils n'auront pas de sauvetage sur les avaries particulières qu'ils ont payées et A conserve à sa charge la totalité de son indemnité de chômage.

Les assureurs de B paieront, Frs 25.000 en avaries particulières moins une récupération de Frs 6.250 (prorata de Frs 25.000, avaries particulières payées par eux) sur Frs 40.000 (avaries particulières plus chômage) dans Frs 10.000 que leur assuré a reçus, soit Frs 18.750 alors que B a subi une perte de Frs 30.000, il reste donc à découvert pour Frs 11.250.

La perte subie quant aux intérêts est la même, car, dans les exemples précédents, il suffit de supposer que les sommes indiquées pour les indemnités de chômage représentent les intérêts.

L'application du règlement par responsabilité unique est encore préjudiciable à l'assuré pour les frais qu'il a droit de récupérer. Ainsi, A dans le premier cas et B dans le second cas, n'auront pas le droit de s'en faire rembourser par leurs assureurs, même une partie, puisqu'ils n'ont pas eu à payer de recours de tiers et que les frais sont considérés comme en étant un accessoire.

Le règlement par responsabilité réciproque peut, dans certains cas, être moins favorable à l'assuré que le précédent, étant donné l'existence de retenues et de franchises. Il en est ainsi, par exemple, en Italie, où les recours de tiers sont payés sous déduction d'une retenue du dixième. Pour faire ressortir ce préjudice, prenons l'exemple suivant : A et B s'abordent et sont responsables, chacun pour 50 %. Les avaries de A se montent à £ 50.000 et celles de B à £ 20.000.

Par responsabilité unique, B paie à A, £ 15.000.

Les assureurs de B lui remboursent cette somme, sous déduction du dixième (£ 1.500), soit £ 13.500
auxquelles s'ajoutent les avaries particulières. £ 20.000

soit £ 33.500

Le propriétaire de A touche de ses assureurs ses avaries particulières, sauvetage déduit (£ 15.000 reçues de B), soit £ 35.000

Par responsabilité réciproque, les règlements s'établissent ainsi :

A est censé payer à B £ 10.000.

Il touche de ses assureurs ses avaries particulières (£ 50.000), sauvetage déduit (£ 25.000 que B est censé lui payer) £ 25.000
et le recours de tiers (£ 10.000, moins un dixième), soit £ 9.000

A récupérera donc .. £ 34.000
au lieu de £ 35.000

B est censé payer à A £ 25.000.

Il reçoit de ses assureurs cette somme, moins la retenue du dixième, soit £ 22.500
auxquelles s'ajoutent ses avaries particulières (£ 20.000, sous déduction du sauvetage, £ 10.000 qu'il est censé recevoir de A), soit. £ 10.000

B recevra donc £ 32.500
alors que précédemment ses assureurs le créditaient de £ 33.500.

En France, où la retenue s'aggrave d'une franchise de 1 %, il en est de même.

Par contre, en Angleterre et aux Etats-Unis, la « collision clause » prévoyant, en principe, une retenue du quart, le mode de règlement adopté n'intéresse pas l'assuré, mais ses assureurs, car cette retenue est couverte par les Clubs. Les assureurs sont avantagés par le règlement par responsabilité réciproque, car les Clubs (assureurs du quart non couvert par eux) auront à supporter des sommes plus fortes. L'exemple suivant fait nettement ressortir cet intérêt : deux navires, A et B s'abordent et sont également fautifs. Les dommages de A sont de £ 12.000 et ceux de B, de £ 6.000.

Par « single liability » B doit payer (50 % de £ 12.000, — £ 6.000), soit £ 3.000, à A.

Les assureurs de B paieront donc en recours de tiers, £ 2.250 et le Club, £ 750.

Les assureurs de A ne devront rien.

Si l'on règle par « cross liabilities » :

A sera censé avoir payé £ 3.000 dont ses assureurs devront rembourser £ 2.250 et le Club £ 750.

B sera considéré comme ayant réglé £ 6.000 à A et le propriétaire de B touchera £ 4.500 de ses assureurs et £ 1.500 de son Club. Ce dernier Club paiera donc £ 1.500 au lieu de £ 750 par single liability. Celui de A versera £ 750 alors que précédemment il ne devait rien.

Les assureurs anglais ayant, dans tous les cas, intérêt à ce qu'on leur applique ce dernier mode de règlement, essayèrent de le faire adopter pour l'affaire du *Balnacraig*, *The London Steamship Owner's Insurance C^o v. The Grampian Steamship C^o*, dans les rapports entre armateurs, assureurs et club. Dans cette affaire, où les deux navires étaient également en faute, le *Balnacraig* avait subi des avaries de £ 200 et l'autre navire le *Karo* des avaries de £ 100. Les armateurs du *Balnacraig* avaient reçu £ 50 du *Karo*. Les assureurs réglèrent par cross liabilities, £ 200 en avaries particulières moins £ 100 (somme que le *Karo* était censé avoir payé au *Balnacraig*), soit £ 100 et en recours de tiers les trois-quarts de £ 50 (montant dû par le *Balnacraig* au *Karo*). L'assuré réclama en conséquence le quart de cette somme à son club qui refusa en invoquant qu'il n'y avait pas lieu à recours de tiers, le *Balnacraig* n'ayant rien eu à payer au *Karo*. Par arrêt du 24 avril 1890, la Cour d'Appel lui donna raison en se basant sur ce que la « Running down clause » exigeant que « l'assuré ait à verser et verse une ou des sommes d'argent » et que le règlement par cross liabilities faisant ressortir un paiement fictif, l'assuré n'avait en fait comme en droit rien eu à verser. C'est à la suite de cette décision que les assureurs modifièrent leur clause en y ajoutant la phrase suivante :

« Mais si les deux navires sont en faute, à moins que la responsabilité des propriétaires de l'un de ces navires ou des deux ne se trouve limitée par la loi, les recours fondés sur la présente clause seront réglés d'après le principe des responsabilités réciproques, comme si les propriétaires de chaque navire avaient été contraints de payer aux propriétaires de l'autre la moitié ou toute autre proportion des dommages de ce dernier qui aurait été dûment admise en déterminant le solde ou la somme à verser par les assurés ou à ceux-ci en conséquence de cette collision. »

Voici un exemple de ce mode de règlement : les navires A et B sont également en faute, leurs dommages sont de £ 6.000 pour A (£ 4.000 de réparations et £ 2.000 de chômage) et de £ 4.000 pour B (£ 2.500 de réparations et £ 1.500 de chômage).

On considérera que A paiera à B la moitié de ces dommages, soit £ 2.000 et que B versera à A la moitié des siens, soit £ 3.000.

Les assureurs de A auront à payer :

a) Les réparations de A, £ 4.000 moins un prorata de £ 2.000 sur £ 3.000 de la somme touchée de B (£ 3.000), soit £ 2.000 ; à titre d'avaries particulières les assureurs versent £ 2.000.

b) En recours de tiers, les trois-quarts de la réclamation de B, soit £ 1.500.

Le propriétaire de A touche donc de ses assureurs £ 3.500 et de son club £ 500 (un quart du recours de tiers), soit £ 4.000, alors qu'en fait A a eu à régler ses réparations £ 4.000, moins £ 1.000 reçues de B par single liability, soit £ 3.000. Il touche donc la moitié de son indemnité de chômage.

B réclame à ses assureurs :

a) Ses réparations, £ 2.500, mais les crédite de £ 1.250 (prorata de $2.500/4.000$ dans £ 2.000, somme supposée payée par A), soit £ 1.250.

b) En recours de tiers, les trois-quarts de la réclamation de A soit £ 2.250 et, au total £ 3.500.

Il recevra de son club £ 750, soit £ 4.250 alors qu'il n'a eu à payer en fait que ses avaries, £ 2.500 et £ 1.000 à A, soit £ 3.500. La différence entre ces deux sommes, £ 750, représente la moitié de son chômage.

Toutefois, la « running down clause » prévoit que le principe de la responsabilité unique continue à s'appliquer dès que l'un des navires peut limiter sa responsabilité, car dans ce cas les Anglais considèrent qu'aucun des armateurs ne peut être regardé comme ayant payé à l'autre, la moitié ou toute autre proportion des dommages. On réglera donc de la manière suivante : A et B s'abordent, A est responsable pour 75 % et B, pour 25 %.

Les dommages de A sont de £ 4.000, dont £ 500 de chômage.

Ceux de B, de £ 8.000, son chômage étant de £ 1.000.

A : est responsable pour 75 % du total des pertes de B, soit £ 6.000.

B : est responsable pour 25 % des dommages de A, soit pour £ 1.000.

Par responsabilité unique, A doit payer à B £ 5.000, mais pouvant limiter sa responsabilité à £ 2.000, il est quitte par le paiement de cette somme qui doit être répartie au prorata des réclamations de B, soit £ 1.750 pour ses dommages et £ 250 pour son chômage.

A réclame à ses assureurs, ses réparations £ 3.500, plus les trois-quarts de la somme payée à B (£ 2.000), soit £ 1.500. Il touche donc de ses assureurs, £ 5.000 auxquelles s'ajoutent £ 500 de son club (un quart de £ 2.000), il ne touche donc rien pour son chômage.

B recevra de ses assureurs : ses réparations £ 7.000, moins la somme récupérée de A, à titre de dommages £ 1.750, soit £ 5.250. Ayant eu à régler £ 8.000 de dommages, moins £ 2.000 reçues de A, sa perte nette est de £ 6.000 ; or, il n'en touche que £ 5.250, la différence £ 750, représente ce qu'il garde à sa charge dans son indemnité de chômage.

Il est nécessaire de remarquer que le règlement par cross liabilities, imposé par la « collision clause » est une fiction

ne correspondant pas du tout à la réalité, et qui par conséquent, ne saurait être invoqué par un réassureur couvrant uniquement la perte totale, comme cela a été décidé dans l'affaire *Young v. Merchant's Marine Insurance C^o Ltd.* Un navire du nom de *Whimbrel* était assuré à la défenderesse par une police à tous risques, contenant la « running down clause » et réassuré seulement contre perte totale et présumé totale au demandeur. A la suite d'un abordage avec le *Marloch*, le navire fut perdu corps et biens. Les deux navires furent jugés responsables pour 50 % et les dommages du *Marloch* étant plus élevés, ses armateurs reçurent une somme des armateurs du *Whimbrel*. La compagnie d'assurance réglant par cross liabilities paya la valeur du navire, moins un sauvetage dont le réassureur réclama une partie. La Cour d'appel le débouta par arrêt du 20 juin 1932, parce que la partie de la « collision clause » visant ce mode de règlement « ne saurait avoir pour effet de rendre réel le paiement fictif du *Marloch* au *Whimbrel* pour la moitié du dommage de celui-ci, paiement qui en fait ne fut jamais effectué » et ce d'autant plus que cette clause est « res inter alios acta » pour le réassureur. Ce dernier est donc seulement subrogé dans les droits de l'assureur et de l'armateur, non pour le montant de la perte totale, mais pour la moitié seulement de la différence entre les deux pertes, c'est-à-dire sur rien dans l'espèce, sa perte étant la plus faible.

Avant d'examiner la solution adoptée par les autres pays, il faut étudier le cas où il existe une réclamation des propriétaires de marchandises à bord du navire assuré dont seuls les Clubs sont tenus. Il en serait de même s'il s'agissait d'une réclamation pour enlèvement d'épaves ou de tous autres dommages exclus de la responsabilité des assureurs. Voyons d'abord un cas dans lequel l'autre navire a dû payer la totalité de cette réclamation à cause de la solidarité admise notamment aux Etats-Unis avant la Convention de Bruxelles. A et B s'abordent et sont responsables chacun pour 50 %.

Les dommages de A sont de £ 2.500 en avaries et de £ 1.000 en chômage ; ceux de B sont de £ 3.750 en avaries et de £ 1.250 en chômage.

Les dommages de la cargaison de A, £ 2.500 sont réglés pour le tout par B, qui les joint à sa réclamation contre A.

Par responsabilité unique, A paie à B, £ 2.000, soit la moitié de la différence entre les dommages subis ou payés par les deux navires.

Par responsabilité réciproque, A paierait à B, 50 % de £ 5.000 ses dommages et 50 % de £ 2.500 payées à la cargaison, soit en tout £ 3.750.

B paierait à A, 50 % de £ 3.500, soit £ 1.750.

Les assureurs de A lui régleront : ses réparations, £ 2.500 et les trois quarts de £ 2.500 (50 % des réparations et du chômage de B), soit £ 1.875, mais recevront 50 % des réparations de A, £ 1.250, soit au total, £ 3.125. Le Club de A sera responsable pour un quart de £ 2.500, soit £ 625 et pour la moitié des dommages de la cargaison de A, £ 2.500 (somme que celui-ci a dû payer à B) soit £ 1.250 ; en tout £ 1.875. A récupérera donc de ses assureurs et de son Club, £ 5.000, alors qu'il a eu à payer ses réparations £ 2.500 et £ 2.000 qu'il a payées à B par single liability, soit £ 4.500. Il conserve à sa charge son chômage pour la moitié, sa part de responsabilité dans l'abordage.

Les assureurs de B paieront : les réparations, £ 3.750, les trois quarts de la réclamation de la cargaison de A, soit £ 1.875, et les trois quarts de £ 2.750 (50 % des dommages de A) : £ 1.312.10.0 mais recouvreront 50 % des réclamations payées par B, £ 1.875 et les trois quarts de la moitié de la cargaison de A, £ 937.10.0, soit net £ 4.125. Le Club de B paiera un quart de £ 1.750 (50 % des dommages de A), soit £ 437.10.0 et un quart de £ 2.500 (réclamation de la cargaison de A), soit £ 625, mais recouvreront un quart de £ 1.250 (50 % de la réclamation de A), soit £ 312.10.0, soit au total £ 750. B touche donc de ses deux catégories d'assureurs £ 4.875 plus £ 2.000 de A par responsabilité unique, soit £ 6.875, alors qu'il a payé tant

pour ses réparations qu'au chargeur de A, £ 6.250. Il conserve à sa charge 50 % de son chômage, soit £ 625.

A l'heure actuelle, où les armateurs de navires qui se sont abordés ne sont plus tenus solidairement des dommages matériels causés aux tiers, le règlement par responsabilité unique se fait en tenant compte seulement des réclamations des deux navires. En effet, les clauses des connaissements protégeant le plus souvent le navire transporteur, le chargeur ne pourra s'adresser qu'à l'autre armateur pour la part dont celui-ci est responsable dans l'abordage. Ce dernier n'ayant payé pour dommage à la cargaison que ce dont il est responsable, ne pourra plus en réclamer une partie à l'autre armateur et dans le règlement ne viendra en ligne de compte que les dommages soufferts par son navire. Prenons le cas suivant dans lequel les « running down clauses » seront considérées comme étant aux quatre quarts pour simplifier les chiffres. A et B s'abordent. A est responsable pour 40 % et B pour 60 %.

Les dommages de A sont de £ 6.000 plus £ 2.000 en chômage ;

Ceux de B, de £ 8.000, dont £ 1.000 en chômage.

La cargaison de A a subi un dommage de £ 10.000.

Par responsabilité unique, B paie à A £ 1.600 et au chargeur £ 6.000.

Les assureurs de A régleront les réparations de leur navire, £ 6.000 plus le recours de tiers (40 % de £ 8.000) £ 3.200, mais récupéreront 60 % de £ 6.000, soit £ 3.600. A touchera donc de ses assureurs, £ 5.600 et comme il a payé ses réparations £ 6.000 et touché de B, £ 1.600, soit £ 4.400, il supportera £ 800, 40 % de son chômage.

Les assureurs de B paieront £ 7.000 en réparations, plus £ 10.800 en recours de tiers (£ 4.800 payées à A (60 % de £ 8.000) et £ 6.000 au chargeur) mais récupéreront 40 % de £ 7.000, soit £ 2.800. B touchera donc de ses assureurs, £ 15.000, alors qu'il a payé ses réparations £ 7.000, £ 7.600 à A et au chargeur, soit £ 14.600. Il garde à sa charge 60 % de son chômage, soit £ 600.

Supposons maintenant que B puisse limiter sa responsabilité à £ 2.000. Cette somme doit se répartir proportionnellement aux £ 6.000 dues au chargeur et £ 1.600 dues à A, soit 1.579 et £ 421. Cette dernière somme se décomposant elle-même en £ 316 pour les avaries et £ 105 pour le chômage. Le règlement entre armateur et assureurs doit se faire par single liability puisque l'un des navires a limité sa responsabilité.

Les assureurs de A paieront £ 6.000 en avaries particulières et récupéreront £ 316, soit £ 5.684, alors que A a réglé £ 6.000, moins reçu de B, £ 421, soit £ 5.579. Il ne récupère donc que £ 105 pour son chômage.

Les assureurs de B paieront £ 7.000 en avaries particulières et £ 2.000, tous les recours de tiers étant à leur charge, soit £ 9.000 ; B ne récupère rien pour son chômage.

En France, Italie et Pays-Bas, le règlement par cross liabilities a été adopté dans les rapports entre assureurs et assurés, car ils y avaient intérêt l'un et l'autre et qu'aucun préjudice n'était causé à qui que ce soit ⁽⁴⁾, la retenue n'existant pas en Allemagne et dans les Pays Scandinaves et ne pouvant pas être assurés en France, Italie et Pays-Bas. Tous les règlements étaient ainsi faits en vertu de la coutume qui s'était établie peu à peu lorsque, tout récemment, à propos de l'abordage de deux navires qui seront appelés A et B s'est posée en France la question de savoir si ce mode de règlement devait être appliqué quand l'un des deux navires a limité sa responsabilité. A était responsable pour un tiers et B pour deux tiers. Les dommages du premier se montaient à Frs 250.000 en avaries particulières et à Frs 750.000 en chômage. Ceux du second (non chiffrés dans l'espèce) à Frs 900.000. Les réclamations de la cargaison de ce dernier furent payées à concurrence du tiers par A, mais il n'en sera pas parlé pour ne pas compliquer inutilement la question. Il avait été tout d'abord objecté que l'armateur assuré n'ayant rien eu à

(4) Les armateurs perdaient sur la retenue, mais étaient avantagés quant au chômage, aux intérêts et aux frais.

verser à l'autre navire et n'en ayant rien recouvré, les assureurs ne lui devaient que le montant de ses avaries particulières. Mais il objecta que le règlement fictif par cross liabilities était d'usage général et devait être appliqué à l'espèce, ce qui faisait apparaître un recours de tiers dont les assureurs étaient responsables. On fit remarquer que ce règlement pouvait léser l'assuré dans certains cas où il y aurait limitation de responsabilité. Dans le cas de l'espèce, l'armateur n'était pas lésé car il devait recevoir de ses assureurs, Frs 250.000 en avaries particulières, moins les deux tiers de cette somme recouvrée de B : Frs 166.666, soit Frs 83 334 auxquels s'ajoutent le recours de tiers, Frs 300 000, soit au total Frs 383 334, alors qu'il n'a eu à déverser que ses avaries Frs 250.000. Mais si l'on inverse les chiffres des dommages et du chômage de ce navire, le règlement laisserait l'assuré à découvert d'une forte somme, en effet : les assureurs doivent payer les avaries particulières Frs 750.000, moins les deux tiers recouverts de B, Frs 500.000 soit Frs 250.000, auxquels s'ajoutent le recours de tiers : Frs 300.000, soit au total Frs 550.000, d'où perte pour l'armateur de Frs 200.000, puisqu'il a réglé ses avaries, Frs 750.000. Cette manière de régler est fautive, car elle ne tient pas compte du fait que le navire B a limité sa responsabilité et n'a rien payé de ce qu'il devait par responsabilité unique.

Examinons les chiffres de cette espèce, en supposant d'abord qu'il n'y a pas eu de limitation de responsabilité et que B ait réglé à A les Frs 366.666 qu'il devait par responsabilité unique. Sur la base des responsabilités réciproques, B aurait été censé payer Frs 666.666 et A Frs 300.000.

Les assureurs de ce dernier auraient dû payer Frs 250.000 en avaries particulières, moins un sauvetage de Frs 166 666 (deux tiers des avaries particulières de ce navire) soit Frs 83.334, et un recours de tiers de Frs 300.000, soit au total Frs 383.334. A ayant reçu de B, Frs 366.666 aurait touché Frs 750.000 et ne garde à sa charge que le

tiers de son chômage puisqu'il est responsable de l'abordage pour cette quotité.

Voyons maintenant le cas où B fait abandon du navire et du fret qui, réalisés produisent une somme de Frs 40.000 que A touche et impute proportionnellement à ses avaries et à son chômage : Frs 10.000 et Frs 30.000. Sur la base des responsabilités réciproques, l'assureur de A devra payer les avaries particulières, Frs 250.000, moins un sauvetage qui eût été du quart de Frs 666.666, mais comme B n'a payé que Frs 300.000 (par compensation) et Frs 40.000 (par abandon), soit Frs 340.000, les assureurs doivent supporter l'insolvabilité de B ⁽⁵⁾, et leur sauvetage sera seulement du quart de Frs 340.000, soit Frs 85.000. Les assureurs paieront de plus en recours de tiers la somme dont A est censé être responsable vis-à-vis de l'autre navire, soit Frs 300.000. A recevra donc en tout Frs 465.000 de ses assureurs et Frs 40.000 de B, soit Frs 505.000, alors qu'il a une perte de Frs 1.000.000. La différence, Frs 475.000 représente pour Frs 250.000 le tiers de son chômage, qu'il doit, en tout état de cause garder à sa charge et pour Frs 245.000, l'insolvabilité de B pour les trois quarts de ce que celui-ci ne lui a pas payé, Frs 326.666.

Supposons maintenant, ce qui était le cas de l'espèce, que le navire ayant coulé et que le fret n'étant pas acquis, B limite sa responsabilité à 0. Sur la base des responsabilités réciproques suivant laquelle doit être fait le règlement entre armateur et assureurs, les assureurs de A paieront les avaries particulières Frs 250.000, moins un sauvetage qui sera ici du quart de Frs 300.000 seule somme payée par B (du reste par compensation) soit Frs 75.000. Ils supportent donc l'insolvabilité de ce navire pour Frs 91.666, soit le quart de Frs 366.666 somme qui ne lui a

(5) Il a toujours été admis qu'ils devaient la supporter, notamment dans le cas suivant qui est le plus typique : A et B s'abordent et coulent. B est responsable pour le tout. Les assureurs de A paieront la valeur de A et sont subrogés pour les sommes que l'armateur pourra récupérer. Or ici, B ayant coulé, fait abandon et les assureurs n'ont pas plus de recours que leur assuré.

pas été payée. La perte nette sur avarie particulière des assureurs sera donc de Frs 175.000, auxquels s'ajoutent le recours de tiers de Frs 300.000. A recevra donc Frs 475.000, alors que son dommage est de Frs 1.000.000, la différence, Frs 525.000 représente un tiers (sa part de responsabilité dans l'abordage), de son chômage Frs 250.000 et Frs 275.000 soit l'insolvabilité de B (les trois quarts de Frs 366.666).

Supposons que dans le dernier cas les avaries de A soient de Frs 750.000 et son chômage de Frs 250.000. Le règlement par cross liabilities ne lèse en rien les intérêts de l'armateur, en effet, ses assureurs lui paieront ses avaries Frs 750.000 moins un sauvetage qui est ici de Frs 225.000 (trois quarts de Frs 300.000 payés par compensation par B), soit Frs 525.000, auxquels s'ajoutent le recours de tiers, Frs 300.000, soit en tout Frs 825.000. La différence avec la perte de A, Frs 175.000, représente un tiers de son chômage, Frs 83 333 et Frs 91.666, insolvabilité de B (un quart de Frs 366 666).

Examinons maintenant les sommes que B touchera de ses assureurs dans les trois cas précédents, en supposant que ses dommages se décomposent ainsi : Frs 750.000 en avaries et Frs 150.000 en chômage ⁽⁶⁾.

B ne limite pas sa responsabilité, ses assureurs lui paient ses avaries, Frs 750.000, moins un tiers de la récupération Frs 250.000, soit Frs 500.000, auxquels s'ajoutent le recours de tiers Frs 666.666, soit au total Frs 1.166.666 alors qu'il a eu Frs 900.000 de dommages et à payer à A, Frs 366.666, soit Frs 1.266 666. La différence, Frs 100.000 représente les deux tiers de son chômage qui restent à sa charge.

B fait abandon du navire et du fret qui, réalisés produisent une somme de Frs 40.000. Il touche de ses assureurs en avaries particulières (sauvetage déduit)

(6) Il ne peut plus s'agir ici de chômage, mais d'indemnité de emploi ou d'attente, perte de fret futur, etc... Voir à ce propos une note sous l'arrêt de la Cour Suprême des Etats-Unis du 20 avril 1925. Dor. 12-149.

Frs 500.000, auxquels s'ajoutent le recours de tiers de Frs 340.000 (Frs 300.000 payés par compensation et Frs 40.000 par abandon), soit au total Frs 840.000, alors que ses dommages sont de Frs 900.000 plus Frs 40.000 payés par A. Il reste à découvert pour les deux tiers de son chômage.

B limite sa responsabilité par abandon du navire coulé et du fret non acquis. Il touche de ses assureurs, Frs 500.000 en avaries particulières, plus en recours de tiers Frs 300.000 (qu'il est censé avoir payé à A) soit Frs 800.000, alors que ses dommages sont de Frs 900.000. Il conserve encore à sa charge les deux tiers de son chômage.

Pour en terminer avec ce mode de règlement, indiquons qu'il doit s'appliquer même quand les deux navires coulent après l'abordage. Si les armateurs des navires réclament uniquement la valeur de leur bâtiment, les assureurs ont intérêt à régler par responsabilité réciproque car dans ce cas, leur sauvetage sur avarie particulière étant égal au recours de tiers qu'ils auront à payer, ils bénéficieront donc de la retenue et de la franchise, alors que cela ne se produirait pas en cas de règlement par *single liability*. A et B s'abordent. A, vaut Frs 600.000 et B, Frs 300.000, les responsabilités sont respectivement d'un tiers et de deux tiers. Par responsabilité unique B doit payer Frs 300 000 à A, mais fait abandon. Si les assureurs réglaient comme l'indiquent la « *running down clause* », A recevrait ses avaries particulières, soit Frs 600 000, et B les siennes, Frs 300.000. Tandis que si l'on applique à cette espèce le règlement par *cross liabilities*, A toucherait ses avaries particulières, Frs 600.000, moins un sauvetage de Frs 100.000 (payés par B par compensation), soit Frs 500 000, auxquels s'ajoutent en recours de tiers, Frs 100 000 dont il faut déduire (pour la France) un dixième, soit Frs 10.000, et la franchise de 1 % calculée sur Frs 600.000, soit Frs 6 000. A ne touchera que Frs 584.000 au lieu de Frs 600.000. De même, B touche ses avaries Frs 300 000,

moins Frs 100.000 de sauvetage, soit Frs 200.000 auxquels s'ajoutent en recours de tiers Frs 100.000 dont il faut déduire un dixième et la franchise de 1 %, soit Frs 13.000. B ne recevra que Frs 287.000 alors que ses avaries qu'il touchait intégralement précédemment sont de Frs 300.000. Cela prouve que les assureurs peuvent avoir intérêt à régler par cross liabilities même quand l'un des navires ou les deux ont limité leur responsabilité.

En Allemagne et dans les Pays Scandinaves, la question de savoir « si le règlement entre assureurs et assuré du dommage indirect d'abordage doit être effectué par responsabilité unique ou par responsabilité réciproque n'a été discutée ni dans la jurisprudence allemande ni dans les ouvrages juridiques car ce point n'a pas d'importance pratique puisque le dommage indirect d'abordage est réglé par l'assureur pour son montant total ». Or, ce n'est pas exact toutes les fois que des indemnités de chômage sont réclamées.

Prenons le cas suivant : les navires A et B s'abordent par faute commune. Le navire assuré A subit des avaries de Mks 50.000 et un chômage de Mks 10.000, soit en tout Mks 60.000. B a des avaries de Mks 15.000 et un chômage de Mks 5.000, soit Mks 20.000. Par responsabilité unique, B doit payer à A, Mks 20.000 (50 % de 60.000 - 20.000). Les assureurs allemands règlent ainsi à l'armateur de A ses avaries particulières, Mks 50.000, moins prorata dans le sauvetage (cinq sixièmes de Mks 20.000) soit Mks 16 666. A reçoit donc Mks 33.334 de ses assureurs et Mks 20.000 de B, soit Mks 53.334 et supporte son chômage pour Mks 6.666. Alors que par responsabilité réciproque, A est censé payer Mks 10.000 à B et en reçoit Mks 30.000. Les assureurs paieront les avaries particulières, Mks 50.000 plus Mks 10.000 de recours de tiers moins prorata (cinq sixièmes) dans les Mks 30.000 reçus de B, soit Mks 25.000. A touche de ses assureurs Mks 35.000, plus Mks 20.000 de B, soit Mks 55.000, alors que sa perte est de Mks 60.000. Il ne perd donc ici que Mks 5.000 au lieu de Mks 6.666.

SECTION III

CHANGE

Cette question sera très rapidement traitée car elle intéresse tous les règlements que les assureurs ont à faire et notamment ceux d'avaries particulières et d'avaries communes. Il arrive assez fréquemment que le recours de tiers est payé en une monnaie différente de celle stipulée au contrat d'assurance, en £ par exemple alors que la police prévoit que les primes et pertes sont payables en Frs. Cela n'a que peu d'importance quand la valeur des monnaies reste semblable à elle-même, les écarts enregistrés entre les points d'entrée et de sortie de l'or étant insignifiants. Mais il n'en est plus de même quand une monnaie se déprécie par rapport à l'autre ou que toutes les deux se déprécient mais dans des proportions différentes. Le contrat peut être muet sur la question, c'est du reste la généralité des cas. A quelle date faut-il prendre le change ? jour de l'accident, jour du paiement par l'assuré, jour du paiement par l'assureur ? L'assurance étant un contrat d'indemnité, l'assuré a droit au remboursement de ce qu'il a réellement payé, le change doit donc être celui du jour auquel a été effectué le paiement aux tiers. Telle est du reste la règle adoptée par les assureurs. C'est la solution donnée par la règle 2 de Vienne 1926, de l'Association Internationale de Droit, d'ailleurs écartée par l'Assemblée générale de 1926 de l'Union Internationale d'Assurance Transport, sur la demande de plusieurs Associations nationales d'assureurs. Cette règle a de plus le mérite d'être conforme à la jurisprudence (7). Par contre, si le contrat mentionne un

(7) Seine, 4 décembre 1920, Aut. XXXIII, p. 60. Affaire Goritzia ; Cour d'Appel de Paris, 2 décembre 1926. Dor. Sup. 5, 63, affaire Colorado ; Chambre Fédérale des Appels de la Cité de Buenos-Ayres, 28 février 1930, *Gazeto del Foro*, 87, 119 ; Chambre des Lords, 1^{er} mai 1928, Dor.

taux de conversion (par exemple £ égale Frs 32,50) ce change stipulé doit être pris comme base car si l'une ou l'autre des parties éprouve un profit ou une perte, ils ne sont pas dus au jeu de l'assurance, mais seulement aux fluctuations du cours des monnaies qui lui sont complètement étrangères » ⁽⁸⁾.

SECTION IV

CONTRIBUTION DU FRET AUX RECOURS DE TIERS.

La contribution du fret aux recours de tiers avait été signalée par de Courcy ⁽⁹⁾. Il admettait que cet élément de la fortune de mer devait être absorbé totalement par les réclamations des tiers lésés avant que l'on pût imputer une perte quelconque au navire, car avant de toucher au capital, il faut payer avec les fruits. Cruysmans et Jacobs ⁽¹⁰⁾ estimaient au contraire que les règles relatives à l'imputation des paiements ne pouvaient être appliquées en la circonstance et que les recours de tiers devaient être répartis entre le navire et le fret car ce dernier élément ne représente pas seulement les fruits du navire, mais garantit aussi le remboursement des loyers, victuailles et autres frais de navigation. Cette dernière opinion a prévalu en Allemagne et dans les Pays Scandinaves. Les conditions générales d'assurance maritime de Hambourg (1867) étaient muettes à ce sujet mais l'alinéa 2 du paragraphe 78 de l'A. D. S. de 1919 stipule que :

18, 258 : Cour de Cassation Italienne, 28 juin 1924, Dor. 12, 314 ; Bruxelles (31 octobre 1924, Belg. judic., 1925, 249, mais en sens contraire, Bruxelles, 1^{er} mai 1928, A., 1925, 47, qui a décidé que le change devait être celui du jour du paiement de l'assureur.

(8) Paris, 25 juin 1926, *Gaz. Pal.*, 1926-2-440 ; voir aussi Sentence arbitrale du 14 janvier 1927. Dor. Sup. 5-73.

(9) Question de droit maritime, II, p. 397.

(10) Op. cit., p. 41.

« Le dommage est à répartir d'après le rapport existant entre la valeur du navire et la valeur qui résulte du navire et du fret. »

Le Tribunal Supérieur Hanséatique, par arrêt du 17 octobre 1892 ⁽¹¹⁾ avait, en effet, décidé, entre temps, que le fret devait contribuer au paiement des recours de tiers. En première instance, il avait été jugé que le fret acquis d'avance ne pouvant être assuré, ne devait pas y participer d'autant plus que vis-à-vis des tiers le navire et le fret étant tenus solidairement, le navire abordé s'en était tenu au corps et non point au fret. Mais cette décision de première instance fut réformée, les deux arguments donnés étant loin d'être convaincants. En effet, l'armateur est responsable solidairement sur le navire et le fret, et que le tiers poursuive l'un ou l'autre élément, le capital flottant tout entier diminue et non point seulement l'élément auquel s'est tenue la personne lésée. Peu importe d'ailleurs que le fret versé d'avance soit assuré ou non, assurable ou non, la personne lésée pouvant toujours se payer sur lui. Il doit contribuer, le septièmement du paragraphe 824 du H.G.B. mettant les recours de tiers pour abordage à la charge des assureurs, débute par ces mots : « l'assureur supporte tous les dangers... » et l'assureur ainsi visé n'est pas nécessairement celui du corps, mais peut tout aussi bien être celui du fret ou de la cargaison. La décision du Tribunal Supérieur Hanséatique détermine ensuite les valeurs au prorata desquelles les dommages indirects d'abordage doivent être répartis ; la valeur réelle du navire au commencement du voyage et le fret net, c'est-à-dire le fret brut moins les frais d'équipement, les gages et vivres, les droits de navigation, etc... A la suite de cette décision, les armateurs prirent l'habitude de faire assurer leur fret sans distinguer s'il est acquis à tout événement ou non. Une décision du Reichsgericht du 2 décembre 1896 ⁽¹²⁾ vint préciser que d'une part le fret à prendre dans la répartition était

(11) Aut., VIII, 570.

(12) Ent. Reichsger., 38-61.

le fret brut, cette dernière valeur étant celle que le tiers lésé a le droit de poursuivre et que d'autre part il fallait tenir compte du fret de tout le voyage même si des marchandises avaient été débarquées avant l'accident. D'après Ehrenberg ⁽¹³⁾ la répartition doit se faire entre la valeur du fret brut du voyage assuré et celle du navire après l'abordage car le tiers lésé ne peut poursuivre le navire que dans l'état où il se trouve après l'accident. Si d'ailleurs on prenait la valeur du navire au début du voyage comme le veut l'arrêt du Tribunal Supérieur Hanséatique, l'assuré éprouverait un préjudice dans un certain nombre de cas. Il en serait ainsi dans l'exemple suivant : le navire est assuré pour sa valeur réelle Mk 75.000 et le fret pour Mk 50.000. A la suite d'un abordage, le navire subit des avaries chiffrées à Mk 50.000. Le recours de tiers s'élève à Mk 60.000. Si l'on prend la valeur du navire au départ, les assureurs du corps paieraient Mk 50.000 en avaries particulières et, en recours de tiers, Mk 36.000 soit le prorata de Mk 75.000 (valeur du navire) par rapport à Mk 125.000 (valeurs du navire et du fret) dans Mk 60.000. L'assureur sur corps devrait donc payer Mk 86.000 or, il n'est tenu que jusqu'à Mk 75.000, valeur d'assurance. L'assureur sur fret paiera en recours de tiers Mk 24.000 (prorata calculé d'après les mêmes valeurs). L'armateur touchera donc Mk 99.000 alors qu'il a subi une perte de Mk 110.000. Il perd donc Mk 11.000, ce qui ne se produit pas si l'on prend comme base la valeur du navire après l'accident. L'assureur sur corps paiera Mk 50.000 en avaries particulières plus Mk 20.000 en recours de tiers, prorata de Mk 25.000 (valeur du navire accidenté) à Mk 75.000 (valeurs du navire et du fret) dans Mk 60.000. L'assureur du fret aura à payer Mk 40.000, soit le prorata de Mk 50.000 à Mk 75.000 dans Mk 60.000. L'armateur touchera Mk 110.000 sa perte effective. Dans le cas où le navire coule après abordage, le fret étant acquis, les tiers n'auront d'action que sur le fret et son assureur

(13) Op. cit., VIII, T. II, p. 252.

paiera seul le recours de tiers car la valeur du navire après l'accident est réduite à 0. Si le fret n'était pas acquis, il n'y aurait pas de recours de tiers, puisque les tiers lésés n'ont de recours que sur le navire et le fret et que dans ce cas, la valeur du capital flottant est égale à 0 ⁽¹⁴⁾.

La contribution du fret apparaît donc intimement liée au mode de libération accordé par la loi à l'armateur. C'est ce qui explique pourquoi en Angleterre, les réclamations ne sont payées, que par les assureurs sur corps ; les tiers, en effet, ont droit à £ 8 par tonneau de jauge, valeur forfaitaire du navire, dans laquelle le fret n'entre pas en considération. Certaines « running down clauses » jointes à des polices couvrant le navire et le fret sont rédigées ainsi :

« Il est en outre agréé que si... et que l'assuré soit en conséquence tenu de payer et paie quelque somme n'excédant pas la valeur du navire et de son fret... les soussignés rembourseront la même proportion des trois quarts de la somme ainsi payée que celle qui existe entre la somme présentement assurée et la valeur du dit navire et de son fret. » (Clause de l'affaire Xénos, v. Fox.)

Il y aura bien une contribution du fret, mais elle est due par les assureurs sur corps, dans l'espèce, assureurs du fret. Cette clause n'avait d'ailleurs pour but que d'augmenter la responsabilité maximum encourue par l'assureur et non point de la diminuer ⁽¹⁵⁾.

En Angleterre, comme aux Etats-Unis, les assureurs ont rédigé la « freight collision clause », qui est aujourd'hui d'un usage général. Elle a surtout pour but de protéger l'assuré contre la responsabilité qu'il peut encourir quant à son fret lorsqu'il se voit appliquer une législation qui limite sa responsabilité à la valeur du navire augmentée de celle du fret. En voici le texte :

(14) L'armateur touchera Mk 75.000 de ses assureurs sur corps et Mk 50.000 de ses assureurs sur fret.

(15) Il en est de même des Conditions de Bourse de Rotterdam qui s'appliquent à l'assurance sur corps et fret brut.

« Il est en outre convenu que si le navire vient à faire collision, avec un autre navire ou vaisseau, et que les assurés soient en conséquence passibles de verser et qu'ils versent une ou des sommes quelconques à l'égard du fret pris en considération dans le calcul de la mesure de leur responsabilité, les assureurs paieront aux assurés les trois quarts de la somme ou des sommes ainsi versées quant au fret, proportionnellement à nos souscriptions respectives et le montant total assuré sur fret ou le fret brut en risques au moment de la collision, si cela n'excède pas la somme totale assurée sur le fret. Il est toutefois entendu que la somme recouvrable pour une seule et même collision ne pourra excéder la part proportionnelle des trois quarts, couverte par les assureurs, de la somme assurée sur le fret. Et en cas de contestation de la responsabilité avec le consentement par écrit des deux tiers des souscripteurs de la police (en montant), ceux-ci paieront aussi la même proportion des frais encourus ou déboursés de ce chef. Aucun dommage ne pourra être récupéré en vertu de cette clause, s'il est couvert par d'autres polices couvrant les risques de collision et si le navire est assuré pour une valeur moindre que £ 8 par tonne brute du registre ou est inassuré partiellement ou totalement contre les risques de collision, on estimera, pour déterminer la somme payable d'après cette clause, qu'il est assuré par l'Institute « Running down clause », pour une valeur de £ 8 par tonne brute du registre.

« Il est toutefois bien entendu que la présente clause ne pourra, en quelque circonstance que ce soit, s'étendre à aucune somme que les assurés auraient à verser ou verseraient pour enlèvement d'obstacles en vertu de pouvoirs conférés par la loi, pour préjudice à des ports, quais, jetées, estacades et autres constructions semblables en conséquence de cette collision, ou en raison de la cargaison ou des engagements du navire assuré ou pour faits de morts ou de blessures. »

En France, le fret devrait contribuer au paiement des recours de tiers puisque la limitation de responsabilité consiste en l'abandon du navire et du fret. Or, il n'en est rien, car l'imprimé de 1865 est une copie de la « collision clause » qui n'avait aucune raison de l'exiger. On pourrait

aussi invoquer le fait que les assureurs ont, pendant longtemps, désiré que l'armateur n'assurât pas son fret de façon à ce qu'il ait un intérêt à l'heureuse terminaison du voyage. Dans ce but, les assureurs prenaient à leur charge la contribution du fret aux avaries communes et cela, même avant la loi du 12 août 1885 qui en a autorisé l'assurance, comme en témoigne l'avant-dernier alinéa de l'article 20 des imprimés de 1865 et de 1873 :

« La contribution du fret à l'avarie grosse n'est à la charge de l'assureur sur le corps que si les assurés ont pris l'engagement de ne pas faire assurer le fret. »

Cette faveur aurait certainement entraîné la non-contribution du fret aux recours de tiers si les assureurs avaient pensé que cet élément de fortune de mer doit normalement en supporter une partie. Le paragraphe 12 de l'article 18 de l'imprimé de 1913 a supprimé cette disposition mais n'a pas décidé que le fret contribuerait aux recours de tiers, ce qui en était pourtant un corollaire. Cette innovation n'a pas développé l'assurance du fret d'une manière aussi rapide et étendue qu'on aurait pu le penser car il est généralement stipulé acquis à tout événement et c'est le chargeur qui supporte la contribution d'avarie commune. Toutefois il est vraisemblable que cette assurance se répandrait rapidement si les assureurs décidaient, par une clause de police, de ne payer les recours de tiers que proportionnellement à la valeur assurée par rapport à celle du navire après l'accident et la valeur brute du fret ⁽¹⁶⁾. Avec cette disposition, l'armateur supporterait la contribution sans pouvoir la rejeter sur une autre personne comme cela avait lieu pour l'avarie commune. L'assurance du fret est nécessaire pour l'armateur quand il veut être intégralement couvert comme cela ressortira du Chapitre II du T. IV.

En Italie, la pratique est la même qu'en France, comme d'ailleurs aux Pays-Bas (police d'Amsterdam) où il n'est pas d'usage de faire contribuer le fret aux recours de tiers.

(16) Cassat. civ., 3 juillet 1905, D. 1906-I-321 ; S. 1905-I-385 qui décide que c'est le fret brut et non le fret net qui doit faire l'objet de l'abandon visé par l'article 216 C. Com.

TITRE IV

MODE DE RÈGLEMENT ET PRESCRIPTION

L'assurance maritime ayant deux procédés de règlement de l'indemnité due par l'assureur : l'action d'avarie et le délaissement, il faut déterminer si l'armateur peut se servir de ces deux moyens ou s'il ne peut réclamer les recours de tiers que par l'action d'avarie. Cette question résolue, il sera nécessaire d'examiner l'application des conditions de la police et de déterminer la limite maximum fixée à l'engagement des assureurs. Enfin, la prescription sera rapidement examinée.

CHAPITRE I

ACTION D'AVARIE OU DELAISSEMENT

Un des traits caractéristiques de l'assurance maritime est que l'assuré peut avoir le choix entre deux modes de règlement : l'action d'avarie et le délaissement. Le premier est le procédé normal tandis que le second est exceptionnel. Ce dernier donne à l'assuré le moyen d'obtenir l'intégralité de la somme souscrite en délaissant à l'assureur la chose assurée. Ce moyen est basé sur l'idée que l'objet est si gravement avarié qu'il n'a plus d'utilité pour son propriétaire. On conçoit mal que l'armateur puisse s'en servir quand il demande le remboursement d'un recours de tiers, en effet, on ne voit pas quel sera l'objet dont la propriété sera transmise à l'assureur ? La réclamation de la personne lésée ne peut à elle seule ni altérer ni diminuer l'utilité qu'a, pour l'armateur, le navire après l'accident. Dans le cas où le navire est intact après l'abordage et si le propriétaire du navire abordé réclame, par exemple, une somme égale à la valeur du navire assuré. l'armateur ne pourra faire délaissement de son navire, qui à son égard, a conservé toute son utilité. Il ne pourra agir que par l'action d'avarie.

Mais quand il y aura à la fois recours de tiers et avaries particulières, aura-t-il le droit d'user du procédé exceptionnel de règlement ?

En Angleterre et aux Etats-Unis, où l'assurance des recours de tiers est considérée comme étant absolument distincte de celle de la chose, cette question ne se pose pas : l'armateur a deux actions distinctes, l'une basée sur l'an-

cienne forme de la police du Lloyd's, pour récupérer les avaries particulières, et l'autre, en vertu de la « collision clause », pour être remboursé des recours de tiers. L'assuré ne pourra donc agir que par l'action d'avarie.

Dans les autres pays, où ces risques sont assimilés aux avaries particulières ou constituent une troisième catégorie d'avaries, l'armateur agissant en vertu d'une seule police, pourra-t-il cumuler ces deux sortes de réclamations ?

En Allemagne et dans les Pays Scandinaves, l'armateur devra toujours agir par l'action d'avarie, car le H. G. B. (§§ 861-863) et le Code maritime Scandinave (art. 256 et suiv.) suivis en cela par les différentes polices (A. S. V. B., art. 116 ; A. D. S., §§ 72 et 73 ; conditions Norvégiennes, § 100 ; Danoises, art. 168 et 169 ; Suédoises, art. 260) n'admettent le délaissement qu'en cas de disparition du navire, de prise et d'arrêt. L'article 65 de la police de Brême interdit d'en user « tant que la chose assurée existe en tout ou en partie, en quelque état que ce soit ». Dans le cas où le navire coule après l'abordage qui a donné lieu à recours de tiers, l'armateur pourra délaisser mais ce sera pour toucher ses avaries particulières et non pour récupérer les dommages indirects d'abordage, puisque la personne lésée par l'accident ne peut poursuivre, pour se payer, que le navire ⁽¹⁾, et celui-ci n'ayant plus de valeur, il n'y aura donc pas de recours de tiers. Si, d'autre part, on suppose que l'armateur soit obligé de désintéresser le tiers sur sa fortune de terre (par exemple en cas de faute personnelle), il ne pourra se faire rembourser par son assureur, celui-ci ayant déjà payé la somme assurée n'est pas tenu au-delà. Dans aucun cas l'assuré ne peut donc, dans ces pays, user du délaissement pour se faire rembourser de telles réclamations.

En France, le Code de Commerce (art. 371 à 375) énumère sept cas donnant ouverture au procédé exceptionnel

(1) Elle peut aussi poursuivre le fret, mais c'est l'assureur de ce élément de la fortune de mer qui sera intéressé et non l'assureur sur corps, comme cela ressort du dernier chapitre du titre précédent.

de règlement, mais les imprimés de police en ont supprimé quatre. Celui de 1928 (art. 12 à 14) comme les précédents ⁽²⁾ admet le délaissement pour défaut de nouvelles, disparition ou destruction totale du navire et pour innavigabilité produite par fortune de mer. Le deuxième cas appelle les mêmes observations que l'article 65 de la police de Brême. Pour qu'il y ait innavigabilité, il faut que le navire ait subi une détérioration des trois quarts. C'est particulières et des recours de tiers. L'armateur d'un navire de Frs 100.000 qui a subi par abordage des avaries s'élevant à Frs 50.000 et qui est poursuivi en remboursement de Frs 25.000 par un tiers, pourra-t-il soutenir que son navire est déprécié de 75 % et qu'il a, par conséquent, droit au délaissement ? Non, car le recours de tiers déprécie bien la valeur du navire quant à son armateur, mais n'en diminue pas l'utilité ni son aptitude à être réparé et à continuer son service ⁽³⁾. Du reste, l'alinéa 2 de l'article 14 ne laisse aucun doute :

« Ne devront entrer en ligne de compte dans le calcul des trois quarts que les réparations d'avaries résultant de fortune de mer et prescrites par les experts pour la remise du navire en bon état de navigabilité. »

Il en est de même en Italie et aux Pays-Bas.

Dans tous les pays, l'armateur doit donc user de l'action d'avarie et non du délaissement.

(2) Mêmes articles pour ceux de 1924 et de 1913 ; art. 8 à 10 des imprimés de 1865, 1873, 1885 et 1903.

(3) La diminution du nombre des cas de délaissement a eu pour but d'éviter aux assureurs de devenir propriétaires d'un navire encore susceptible de naviguer, ce qui ici serait le cas.

CHAPITRE II

APPLICATION DES CONDITIONS DE LA POLICE

La première section sera consacrée à l'étude de la retenue et de la franchise auxquelles sont soumis les recours de tiers et la deuxième indiquera les règles adoptées par les assureurs pour les frais. Ces règles trouveraient logiquement leur place parmi les réclamations dont les assureurs acceptent d'être garants, mais il est préférable de les traiter ici étant donné que leur règlement dépend étroitement des conditions de la police.

SECTION I

RETENUE ET FRANCHISE

La retenue est une déduction effectuée par l'assureur sur le montant réclamé et qui se distingue nettement de la franchise en ce qu'elle est calculée sur le montant même de la réclamation, alors que cette dernière l'est sur la valeur d'assurance du navire. La retenue est née en Angleterre, où les assureurs ont considéré que les recours de tiers n'avaient rien de maritime et qu'ils ne pouvaient leur appliquer une déduction calculée sur la valeur du navire assuré alors qu'il s'agissait de dommages à un autre navire et à sa cargaison. Elle a de plus pour but d'obliger l'assuré à être vigilant et à diminuer le plus possible et la

cause et le montant de ces réclamations, puisqu'en tout état de cause, il en garde une partie à sa charge.

La franchise, par contre est fort ancienne, toutes les Ordonnances relatives aux assurances maritimes en prévoyaient une, mais elle ne doit pas être confondue avec celle dont il a été question au Titre I. Elle peut être atteinte ou déduite. Dans le premier cas l'assureur paie l'intégralité de la réclamation dès que celle-ci dépasse son taux, elle a pour but d'écarter toutes les réclamations pour menues avaries. Dans le deuxième cas, elle est déduite du montant de la réclamation et a pour but d'ajuster les conditions d'assurance à la prime payée par l'assuré.

Les assureurs de certains pays ne paient les recours de tiers que sous déduction d'une retenue dont le taux varie de un dixième à un quart et d'autres que sous déduction d'une franchise. En France, les assureurs ont droit, d'après l'imprimé actuel, à la déduction de la retenue et de la franchise, tandis qu'en Allemagne, ni l'une ni l'autre n'existent.

§ I. — CUMUL DE LA RETENUE ET DE LA FRANCHISE.

L'imprimé du 1^{er} novembre 1865 fixait la retenue au quart (art. 4). Ce taux avait été, sans aucun doute, copié dans la « collision clause », mais les assureurs français innovaient en décidant que l'assuré devait supporter le quart des réclamations, ce qui signifiait, dans leur esprit, que l'armateur ne devait pas le faire assurer ailleurs. Lors de la rédaction de l'imprimé du 15 juillet 1873, ce chiffre du quart fut jugé trop élevé puisque l'armateur devait le conserver entièrement à sa charge et qu'il était, de plus, aggravé d'une franchise ; il fut réduit au dixième. Cette quotité est celle qui existe encore dans l'imprimé de 1928. Toutefois, « la police spéciale aux pêcheurs métropolitains pour la pêche à Terre-Neuve » (formule de 1924) prévoyait une retenue du quart et le maximum de responsabilité des assureurs pour les recours de tiers est fixé aux trois quarts

de la somme assurée (clauses additionnelles) contrairement à l'imprimé Paris-Marseille qui avec une retenue du quart limitait la responsabilité des assureurs aux neuf dixièmes de la valeur d'assurance. A partir de l'imprimé du 1^{er} janvier 1886, l'article 4 (alinéas 2 et 3) spécifie que :

« Les assurés supportent le dixième des dommages.

« Il leur est interdit de faire assurer de dixième. »

Et l'alinéa 4 indique la pénalité encourue :

« En cas d'infraction à cette interdiction, ils supporteront une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du dixième soit rétabli. »

Cette disposition se justifie parce que les assureurs en stipulant une retenue si faible, calculée sur la réclamation elle-même ont eu un triple but : obliger les armateurs à être très vigilants dans le choix de leurs capitaines, pour que ceux-ci observent les règlements édictés pour éviter les abordages et les heurts ; en effet, il ne faut pas perdre de vue que les accidents qui donnent lieu à recours de tiers sont occasionnés par manque de précaution ou par défaut de manœuvre et qu'en conséquence, les armateurs et leurs capitaines seront amenés à être plus prudents s'ils se savent à découvert pour une partie de ces réclamations ;

Obliger les assurés à se défendre énergiquement contre des prétentions mal fondées qu'ils pourraient avoir tendance à accepter trop facilement n'y étant pas intéressés ;

Permettre enfin d'insérer le dernier alinéa de l'article 4 autorisant le capitaine à traiter ou à transiger au mieux des intérêts communs ou la clause qui depuis 1913 la remplace dans un grand nombre de polices.

Cette obligation de conserver un découvert est très judicieuse et il semble qu'il serait de bonne législation de décider que serait contraire à l'ordre public et par conséquent nulle, toute clause mettant l'intégralité des recours de tiers à la charge des assureurs. Cependant depuis un cer-

tain nombre d'années, les assureurs admettent assez fréquemment la clause suivante ou une clause analogue :

« Par dérogation à l'article 2 des conditions générales, le montant des recours de tiers à la charge des assureurs sera remboursé sans découvert. »

L'article 2 de l'imprimé du 21 janvier 1926 (corps de navires en construction) et de l'imprimé du 6 juin 1929 (séjour au port) contiennent aussi une retenue du dixième avec interdiction de l'assurer. L'imprimé du 21 novembre 1929 (responsabilité civile des chantiers de réparation) n'en stipule pas sous l'influence de la pratique des assurances terrestres, qui ne connaissent le plus souvent, aucune déduction de ce genre.

L'article 19 de l'imprimé du 1^{er} novembre 1865 prévoyait en plus de la retenue une franchise :

« Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue d'une franchise de... 1 % de la dite somme (somme assurée) pour les recours de tiers. »

Son but, d'après de Courcy (1) était de protéger les assureurs contre l'importunité des petites réclamations. « Un navire peut, dans les mouvements de l'entrée et de la sortie des ports, choquer d'autres navires plus souvent encore qu'il ne heurte l'estacade, couler une barque ou casser un bout dehors de beaupré. De là, des dommages de quelques centaines de francs que le consignataire fera sagement de payer sans discuter, plutôt que d'entraver les opérations du navire, de produire des rapports et des témoignages, d'appeler des experts, de procéder et de plaider. Il est bon que pour ces bagatelles il ne soit dirigé que par les intérêts de l'armement ; ce sera la meilleure garantie d'une décision judicieuse. S'il payait avec l'argent des assureurs, il serait porté à des facilités abusives, ou

(1) Op. cit. sous l'art. 4.

il aurait à consulter et à faire intervenir les assureurs, d'où naîtraient des retards et des complications fâcheuses pour l'armement. Il est d'ailleurs toujours dangereux pour les armateurs, d'obséder les assureurs de petites réclamations répétées. Ils risquent de les trouver moins coulants pour les cas graves ou plus exigeants lors du renouvellement de l'assurance. La valeur assurée d'un navire à voiles dépasse rarement Frs 200.000. La franchise stipulée a donc un maximum d'environ Frs 2.000. Mais lorsqu'il s'agit d'un vapeur valant jusqu'à un ou plusieurs millions, la franchise est excessive. Ce n'est pas une bagatelle qu'un recours d'abordage atteignant une dizaine de mille francs, c'est un accident sérieux dont les causes méritent discussion. J'aurais donc été d'avis que la franchise fût renfermée dans des limites assez étroites et, par exemple, ne fût jamais supérieure à Frs 500 ». Dans les imprimés du 15 juillet 1873, 1^{er} juillet 1880 et 1^{er} avril 1881, l'alinéa 2 de l'article 4 prévoyait que la franchise ne « sera pas prélevée si le dommage alloué atteint la somme assurée ». Cette franchise devait d'ailleurs être supprimée par les clauses additionnelles de l'imprimé du 1^{er} avril 1881. L'article 18 des imprimés de 1886, 1888 et 1903 ne l'a conservée que pour les navires à voiles. Il en est de même dans les imprimés de 1913 et de 1924 dont l'article 17 est ainsi rédigé :

« Les avaries ne sont payées par les assureurs que sous la retenue des franchises ci-après, toujours prélevées sur la valeur d'assurance du navire :

- « Sur les navires à voiles avec ou sans moteurs propulseurs :
- « 1 % pour les recours de tiers ;
- « Sur les navires à vapeur :
- « Il ne sera retenu aucune franchise sur... les recours de tiers. »

Le régime de faveur dont jouissaient les vapeurs devait disparaître avec l'imprimé du 1^{er} novembre 1928, car les assureurs sentirent le besoin de rejeter les multiples récla-

mations insignifiantes dont le règlement entraîne des frais hors de proportion avec l'intérêt en jeu. Le taux de la franchise fut fixé à 1 %, ce qui était sans aucun doute excessif, mais l'Union des Syndicats décida que, lorsqu'elle représenterait un chiffre supérieur à £ 80 (soit au cours du change à cette époque, Frs 10.000), elle serait limitée à ce dernier chiffre qui fut, peu après, ramené à £ 40, soit actuellement environ Frs 3.000. La franchise ainsi fixée répond bien au but voulu par les assureurs. L'imprimé sur corps de navires en construction (21 janvier 1926) ne comporte pas de franchise de recours de tiers ; du reste, le rétablissement de la franchise date seulement de 1928. La police sur corps de navires en séjour au port, du 6 juin 1929, la fixe à 1 %. L'imprimé couvrant la responsabilité civile des chantiers de réparations de navires prévoit (art. 4) :

« Les indemnités incombant aux assureurs en vertu de la présente police ne seront remboursées par eux que sous la retenue d'une franchise de 1 % de la valeur d'assurance. »

Etant donné que les assureurs ont droit à la déduction et d'une franchise et d'une retenue, quel est celui de ces deux éléments qui doit être déduit le premier ? Cette question ne présente pas de difficulté ; le dixième étant calculé sur le montant des réclamations des personnes lésées, doit être soustrait le premier, la franchise calculée sur la valeur d'assurance vient ensuite.

Soit, sur un navire assuré pour Frs 100.000, le recours de tiers à charge des assureurs s'élève à Frs 20.000. Le règlement s'établit de la manière suivante :

Frs 20.000 » montant du recours de tiers,
 moins :
 2.000 » un dixième (article 2 de la police)
----- soit :
Frs 18.000 » desquels il y a lieu de déduire :

Frs 18.000 » *Report.*

» 1.000 » franchise de 1 % sur Frs 100.000 », valeur d'assurance (art. 17),

————— soit :

Frs 17.000 » à rembourser par les assureurs.

Ce mode de règlement, quoique désavantageux pour l'assuré, est le seul qui soit conforme à l'alinéa 2 de l'article 2 qui exige que « l'assuré supporte le dixième des dommages ». Si l'on déduit la franchise en premier lieu, on règle ainsi :

Frs 20.000 » montant du recours de tiers,

moins :

» 1.000 » franchise 1 %,

————— reste :

Frs 19.000 » desquels il y a lieu de déduire :

» 1.900 » un dixième,

————— soit :

Frs 17.100 » à rembourser par les assureurs.

L'assuré ne supporterait que Frs 1.900, alors que le recours de tiers est de Frs 20.000.

Les conditions de la Bourse de Rotterdam prévoyaient une retenue du quart à l'article premier et à l'article 6 que « la franchise de 3 % (stipulée pour les avaries particulières) est aussi applicable en cas d'indemnité due par l'assuré à des tiers ». On réglerait donc de la même manière qu'en France, mais par dérogation à l'article 6, les assureurs de la place de Rotterdam paient actuellement les recours de tiers sous la seule déduction du quart.

Il est défendu de le faire assurer et la sanction est beaucoup plus dure qu'en France :

« Quant à la portion d'indemnité pour abordage qui reste non couverte par l'article 1^{er}, l'assuré est tenu d'en supporter le risque lui-même. Si contrairement à cette prescription, il contracte une

assurance pour ce risque, tous les titres à indemnité donnés par cet article sont nuls et sans effets. » (Article 3.)

§ 2. — RETENUE, MAIS PAS DE FRANCHISE

Lorsque les assureurs anglais consentirent à se charger des recours de tiers, ils considérèrent qu'il ne s'agissait plus d'une véritable assurance maritime, mais d'une assurance de responsabilité. C'est pourquoi ils ne stipulèrent pas de franchise, mais ils pensèrent qu'en laissant à la charge des assurés une part substantielle de responsabilité, ils éviteraient toute négligence de l'armateur dans le choix de ses préposés et contribueraient ainsi, dans une certaine mesure, à apporter plus de vigilance et de soins dans la navigation, ce qui aurait pour résultat d'éviter et d'atténuer ces risques. Ce sont les raisons pour lesquelles ils ne prirent à leurs risques que les trois quarts de ces réclamations. Le taux de ce découvert déjà élevé l'est surtout beaucoup trop depuis que le tonnage et la valeur des navires ont augmenté considérablement. La « running down clause » ne put, en conséquence, stipuler une interdiction analogue à celle de l'alinéa 2 de l'article 2 de l'imprimé du 1^{er} novembre 1928 et les armateurs prirent l'habitude de faire couvrir par leur club, la part de responsabilité qui restait à leur charge. Cette pratique a réagi sur les assureurs qui ont ensuite accepté de couvrir l'intégralité des recours de tiers, notamment par la « collision clause » aux quatre quarts, la « special collision clause », la « clause perte de vies et biens » et la « police de protection totale ». La plupart des « running down clauses », usitées en Belgique et aux Pays-Bas sont aux quatre quarts. Aux Etats-Unis, pour éviter que les clubs d'armateurs ne prissent un trop grand essor, les assureurs consentirent à se charger de la totalité des recours de tiers ; ainsi, pour les vapeurs, la « collision clause » de la A.H.U.A. form 1918 est aux quatre quarts.

Les conditions de Bourse d'Amsterdam (art. 2) prévoient

aussi une retenue du quart, taux fixé sous l'influence anglaise.

En Italie, l'imprimé de 1888 prévoit une retenue du dixième « avec défense de l'assurer », conformément aux usages français et prévoit une pénalité d'un dixième. Mais dès l'imprimé de 1899, cette pénalité fut aggravée :

« En cas de non observation de cette convention, l'assuré supportera deux autres dixièmes en plus de celui qui est normalement à charge du navire, la responsabilité des assureurs restant ainsi limitée à sept dixièmes seulement. »

Il n'y a pas de franchise de recours de tiers, car l'imprimé italien ne vise que les vapeurs et a été copié sur l'imprimé français de 1888 qui n'en prévoyait que pour les navires à voiles.

§ 3. — FRANCHISE, MAIS PAS DE RETENUE

En Allemagne et dans les Pays Scandinaves, les recours de tiers sont sujets à la même franchise que les avaries particulières et il n'existe pas de retenue. Ce système est absolument logique, puisque ces réclamations sont assimilées aux autres avaries. La déduction d'une retenue ne se conçoit même pas, puisque les dommages indirects d'abordage sont considérés comme des risques maritimes au même chef que les dommages directs et qu'ils sont réglés cumulativement. L'article 97 du règlement de Hambourg, conforme au § 845 du H.G.B., stipule que :

« L'assureur ne répond pas des dommages qui ne dépassent pas 3 % des valeurs agréées ou assurables : il en répond au contraire sous déduction de cette franchise quand ils sont supérieurs. »

Il en est de même en Norvège (§ 99) et au Danemark (art. 204). Mais il n'en est plus ainsi en Allemagne depuis que le paragraphe 34 des conditions générales d'assurances maritimes 1919 stipule à l'alinéa 2, que :

« L'assureur est tenu des contributions aux avaries grosses et des sacrifices, même lorsque ceux-ci n'atteignent pas 3 % de la valeur assurable. Il en est de même pour la responsabilité de l'assureur pour les dommages indirects résultant d'une collision de navires. »

Les recours de tiers sont donc, si minimes soient-ils, remboursés intégralement par les assureurs.

En Italie, la police sur corps de la « Mutua Maritima Nazionale » prévoyait, en 1924, une franchise de Lires 500 qui fut portée en 1928 à Lires 5.000, somme qui fut jugée trop élevée pour les recours de tiers peu importants. C'est pour cela que l'édition de 1932 conserve la franchise de Lires 5.000 uniquement pour les indemnités supérieures à Lires 50.000 et la remplace par la déduction d'un dixième pour toutes les réclamations inférieures à cette somme.

SECTION II

LES FRAIS

A la suite de l'abordage de deux navires ou du heurt d'un navire contre un corps fixe ou flottant, il y a presque toujours soit un procès, soit un arbitrage, soit une transaction qui entraîne des frais souvent considérables quand les parties s'adressent aux tribunaux. Quelquefois, un des armateurs reconnaît sa responsabilité, mais des frais sont exposés pour fixer les dommages et le chômage. Les assureurs doivent-ils les rembourser à leurs assurés ? Dans quelles proportions ? Le remboursement des frais étant compris de manières différentes dans les divers groupes de pays, il y a lieu de les examiner successivement.

Les frais d'expertise des avaries suivent le sort du prin-

cipal et sont remboursés par les assureurs, aux mêmes conditions que le recours de tiers lui-même.

§ 1^{er}. — ANGLETERRE, ÉTATS-UNIS, BELGIQUE ET PAYS-BAS

A l'origine, la « collision clause » ne mentionnant pas expressément les frais encourus par l'armateur, les assurés les réclamèrent à leurs assureurs. Dans l'affaire *Xénos*, v. *Fox*, l'armateur du vapeur *The Smyrna*, à la suite d'une collision de son navire avec le *Mars*, fut assigné par les propriétaires de ce dernier. Il défendit avec succès à cette action, et se retourna contre ses assureurs pour obtenir le remboursement d'une partie des frais ⁽²⁾ faits tant en première instance qu'en appel. Il basait sa prétention soit sur la « running down clause », soit sur la « Sue and Labour clause ». Cette dernière ayant pour objet de tenir compte à l'assuré des frais exposés pour éloigner une perte qui aurait été due par l'assureur d'après sa police (*Kiston v. Empire Mar. Ins. C^o : Great Indian Peninsular Railway C^o v. Saunders*). Les assureurs objectaient qu'ils ne devaient rien, car la « collision clause » est confinée uniquement « aux dommages payés à la suite d'un jugement d'un tribunal de droit ou d'équité » et que l'introduction de cette clause n'avait pas eu pour résultat d'augmenter les effets de la « S. and L. clause » et ceci d'autant plus qu'elle est entièrement séparée de la police. Le juge Bowil adopta la thèse des assureurs : « il est clair que les termes de la « running down clause » ne contiennent aucun engagement de payer quelque part des frais encourus par les armateurs du navire assuré, en défendant à un procès, que celui-ci soit ou non couronné de succès... cette clause vise le cas où le navire assuré est responsable de dommages, alors qu'ici, il a résisté victorieusement au procès intenté contre lui, car il n'avait pas commis de faute ». Cette décision fut confirmée longtemps après dans

(2) Il avait, en effet, conservé un découvert à sa charge.

le cas du vapeur *The Warilda*, où il est dit : « La Couronne (assureur des risques de guerre) n'ayant pas contesté la responsabilité du navire, ne saurait, en aucun cas, être tenue des frais exposés dans le procès en responsabilité ». A la suite de l'affaire *Xénos v. Fox*, la phrase suivante fut ajoutée dans la plupart des clauses en usage :

« Et, dans les cas où la responsabilité du navire aura été contestée avec le consentement par écrit des assureurs, ils paieront également la même proportion des trois quarts des frais ainsi exposés ou payés. »

Les assureurs ont exigé leur consentement par écrit, de façon à pouvoir éviter les frais inutiles. Remarquons qu'il ne s'agit ici que du procès en responsabilité, car, d'une part, c'est le seul cas qui soit expressément mentionné et que, d'autre part, les « £ 8 clauses » alors en usage sont rédigées de façon à ce que les assureurs ne soient pas intéressés par le procès en limitation de responsabilité (suit of limitation). Les assureurs ayant un intérêt évident avec les « unlimited clauses » à ce que l'armateur use des dispositions de l'article 503 du Merchant Shipping Act, modifièrent en conséquence leur clause :

« Et en cas de contestation de la responsabilité du navire ou d'action intentée pour en limiter la responsabilité avec le consentement par écrit des soussignés, ceux-ci rembourseront aussi la même proportion des trois quarts des frais que les assurés encourront de ce chef, ou qu'ils seront contraints de payer. » (Institute clauses.)

Une clause analogue est insérée dans la clause « perte de vies et biens », mais les assureurs remboursent alors l'intégralité des frais, car ils sont tenus de payer les quatre quarts des dommages principaux. La « Special Collision Clause » n'exige pas le consentement des assureurs, alors que le paragraphe 6 de la « police de protection totale » stipule le remboursement :

« Des frais et dépenses encourus par l'assuré en défendant à quelques réclamations couvertes par cette police, ou en participant à une procédure légale relative à de telles réclamations, pourvu que de tels frais ou dépenses aient été ainsi encourus avec le consentement par écrit de la Compagnie. »

Les frais dus par les assureurs peuvent être divisés en deux groupes : ceux faits pour déterminer la responsabilité de la collision, et ceux nécessités par la justification des réclamations. Ils sont à répartir d'après la règle suivante de l'Association des Dispatcheurs anglais : « Lorsqu'un navire subit ou occasionne des dommages par collision et que, par suite, un procès en résulte en vue d'établir la responsabilité, les détails techniques du navire qui a été défendeur ou demandeur dans le procès ne régiront pas nécessairement la répartition des frais de celui-ci, qui seront répartis entre la demande principale et la demande reconventionnelle dans la proportion du montant qui a été ou qui aurait été accordé à chacune au cas où l'une ou l'autre aurait été admise, étant bien entendu que, si une demande principale ou reconventionnelle est faite uniquement dans un but de défense et n'est pas admise, les frais répartis seront considérés comme des frais de défense. » Ces règles donnent de bons résultats pratiques dans la majorité des cas, mais il arrive que, par accord entre les assureurs et les assurés, elles soient écartées et remplacées par d'autres répondant plus exactement aux espèces envisagées. Il en est notamment ainsi dans le cas où les réclamations intéressant les assureurs (avaries matérielles) ne donnent pas lieu à de sérieuses discussions, mais que celles de l'armateur (par exemple pour l'indemnité de chômage), soient susceptibles d'être vigoureusement contestées par la partie adverse, on admet généralement que la répartition des frais encourus sera faite proportionnellement non pas aux chiffres admis par la décision judiciaire ou arbitrale, mais aux chiffres des demandes. Il ne faut pas, en effet, que celui qui réclame des sommes importantes

dont aucune ne lui est allouée, échappe au paiement d'une partie des frais.

§ 2. — ALLEMAGNE ET PAYS SCANDINAVES

Dans ces pays, la responsabilité des assureurs pour les frais exposés par l'armateur n'a jamais été contestée. Ayant été exposés pour diminuer la perte, ils tombent en conséquence sous les termes du paragraphe 32 des conditions générales d'assurances maritimes de 1919. Ils sont considérés comme l'accessoire des dommages indirects d'abordage et par conséquent les assureurs allemands les remboursent intégralement, si minimes soient-ils, et les assureurs scandinaves n'en sont tenus que si cumulés avec le recours de tiers et les avaries particulières, ils dépassent le taux de la franchise. Il a été jugé par le tribunal d'Empire ⁽³⁾ que l'assureur devait même faire l'avance des frais du procès intenté par l'assuré pour faire décider qu'il n'est pas responsable des suites d'un abordage à l'égard des tiers, car ils sont destinés à éviter un dommage et, par suite, faits dans l'intérêt de l'assureur ⁽⁴⁾. L'alinéa 3 du § 93 des conditions générales d'assurances maritimes norvégiennes, comme l'art. 77 de la Convention Danoise stipulent que :

« Si le navire assuré a causé des dommages par abordage à un autre navire ou à des biens, et qu'une indemnité pour de tels dommages soit réclamée par un tiers, les assureurs seront, dans tous les cas, exempts de payer quelque part des frais du procès, en déclarant auparavant que la perte doit être payée sans alier en justice. »

(3) 23 octobre 1926, Ent. Reichsger, 115, 165 ; Dor., 16-70.

(4) Le Tribunal Supérieur Hanséatique, par arrêt du 5 octobre 1925 (Dor., 13, 56) avait tout d'abord admis la même solution, mais en décidant que de tels frais ne sont pas compris dans ceux exposés pour éviter un dommage.

Cette faculté existe d'ailleurs dans tous les pays : du moment qu'il est complètement désintéressé par ses assureurs, l'armateur n'a plus intérêt à chercher à rejeter la responsabilité de l'abordage sur l'autre navire, à moins toutefois qu'il subisse des dommages dont les assureurs ne sont pas responsables, mais c'est un point qui, évidemment, n'intéresse en aucune façon les souscripteurs de la police, et pour lequel on ne peut leur demander d'exposer des frais.

§ 3. — FRANCE, ITALIE ET PAYS-BAS

En France, au moment où les polices ne prévoyaient pas expressément les recours de tiers et où les tribunaux les mettaient cependant à la charge des assureurs, un jugement du tribunal de Commerce de Marseille du 20 octobre 1859 ⁽⁵⁾ avait décidé que l'armateur avait droit aux frais taxés qu'il avait dû rembourser aux tiers, ainsi qu'aux siens propres, mais qu'il ne pouvait réclamer à ses assureurs ses frais d'avocats.

Quand l'armateur a dû rembourser tout ou partie (suivant que le navire assuré est seul fautif, ou que les deux navires le sont), des frais taxés exposés par son adversaire, ces frais sont dus par les assureurs, car ils constituent un accessoire du recours de tiers.

Les imprimés français et italiens ⁽⁶⁾ sont muets quant aux différents frais que l'armateur a pu exposer soit pour défendre à l'action intentée par le tiers, soit au contraire, pour faire décider que c'est ce dernier qui est responsable de l'accident (frais en demande). Malgré ce silence, les assureurs paient une partie de ces frais exposés dans leur intérêt, et plus libéraux que les assureurs anglais, ils n'exigent pas que l'assuré ait leur consentement par écrit.

(5) M. 1860-1-57.

(6) Toutefois, la police de la « Mutua Maritima Nazionale » couvre les « frais faits avec son autorisation pour résister aux demandes des tiers » (§ 1^{er} *in fine* de l'art. 4 de l'édition de 1932).

quoique, dans la pratique, les armateurs aient toujours leur accord sauf bien entendu dans le cas où la police contient la clause de transaction dont il a été parlé précédemment. L'article 27 de l'imprimé de 1928, oblige, en effet, l'assuré :

« En cas de pertes ou de dommages imputables à des tiers à prendre toutes mesures nécessaires pour conserver, au profit des assureurs le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers. »

Cet article visant les « mesures conservatoires », oblige les assureurs à tenir compte à l'armateur des frais qu'elles entraînent. Mais là s'arrête le domaine de cet article. Que faut-il donc décider pour tous les autres frais qui sont de beaucoup les plus importants ? Les assureurs en seront responsables (tout au moins pour une part d'entre eux) non plus en vertu des dispositions de leur police, mais parce qu'ils auront été d'accord pour que l'assuré les expose lorsqu'il leur a demandé ce qu'il convenait de faire : payer les sommes réclamées ou plaider, accepter la décision de première instance ou aller en appel, etc... Ces frais étant faits d'accord avec les assureurs, ceux-ci en sont responsables, même au delà des limites maxima qui seront indiquées au chapitre suivant, car, dans chaque cas, il y a un engagement nouveau des souscripteurs de la police. Ils constituent, en effet, l'armateur leur mandataire dans les limites de leur intérêt. Il y a aussi mandat quand la police contient une clause manuscrite autorisant l'assuré à traiter, transiger, etc... Le dernier alinéa de l'article 4 de l'imprimé de 1865 et des imprimés suivants avait le même effet, ainsi que l'a décidé le jugement du Tribunal de Commerce de la Seine du 26 septembre 1878 (7) : « que le paragraphe 4 de l'article 4. autorise le capitaine, sous certaines garanties, à traiter et transiger au mieux des intérêts communs... qu'en conséquence il y a lieu de dire que l'assuré en pre-

(7) *Gaz. Trib.* du 10 octobre 1878.

nant ces mesures... n'a fait, comme mandataire, que ce qu'aurait dû faire l'assureur, son mandant ; que, dès lors, son action en répétition contre l'assureur, basée sur les articles 1999 et s. C. C. est donc fondée... ». Ce seront dans tous les cas, les frais d'avocats, consultations, etc... auxquels s'ajouteront les frais taxés quand il aura été jugé que le navire assuré est responsable de l'accident. En cas d'abordage par faute commune les assureurs devront une partie des frais taxés de l'assuré (l'autre partie lui étant remboursée par l'adversaire) et ses frais non taxés. Ces frais comme les frais taxés de l'adversaire sont dus par les assureurs et réglés comme un accessoire du recours de tiers.

Il en découle deux conséquences : d'une part ces frais sont sujets à la retenue du dixième et d'autre part ils doivent être ajoutés au recours de tiers lui-même avant la déduction de la franchise. En pratique (ce qui du reste revient au même), on ne paie les frais qu'au prorata du montant dû par les assureurs sur le recours de tiers par rapport au montant du recours de tiers réellement payé par l'armateur qui a exposé les frais non seulement dans l'intérêt des assureurs, en tant que mandataire, mais aussi dans le sien propre. Ils sont donc répartis proportionnellement aux intérêts de chacun, l'armateur devant naturellement y participer pour les divers chefs de réclamations qui ne lui sont pas dus par ses assureurs d'après la police : indemnité de chômage, franchise d'avarie particulière, réduction pour différence du vieux au neuf, etc... Pour tenir compte exactement de tous ces éléments il faut diviser les frais en trois catégories, ceux exposés pour faire trancher la question de responsabilité, les frais pour justifier la demande et les frais pour faire rejeter et/ou discuter la demande de l'adversaire (frais en défense).

Le règlement se fera comme suit, en supposant que les frais s'élèvent à Frs 87.000 et se décomposent respectivement en Frs 60.000, Frs 15.000 et Frs 12.000. La police stipule une franchise d'avarie particulière de Frs 30.000, mais pas de réduction pour différence du vieux au neuf ;

elle prévoit le remboursement des recours de tiers aux dix-dixièmes, mais sous déduction d'une franchise de Frs 5.000. Le recours de tiers s'est élevé à Frs 50.000 et a été réglé pour Frs 45.000, les avaries particulières, à Frs 90.000, les frais de carénage (non à la charge des assureurs) à Frs 5.000, et l'indemnité de chômage à Frs 50.000.

VENTILATION DES FRAIS

A) *Frais concernant la question
de responsabilité*
Frs 60.000 »

		Frais incombant	
		aux assureurs	à l'assuré
<i>Intérêt des assureurs :</i>			
en demande :			
Les A. P. à leur charge	90.000		
moins :			
franchise d'avarie parti-			
culière	30.000		
	—		60.000
en défense :			
montant réclamé	50.000		
moins :			
la franchise de recours			
de tiers	5.000		
	—		45.000
			—
soit au total	105.000		
<i>Intérêt de l'armement :</i>			
en demande :			
frais de carénage	5.000		
chômage	50.000		
franchise d'A. P.	30.000		
	—		
	85.000		

	Frais incombant	
	assureurs aux	à l'assuré
en défense :		
franchise de recours de tiers	5.000	
	90.000	
Total des intérêts en jeu	195.000	
Les assureurs supportent :		
105.000/195.000 ^{es} , soit	32.308	
Les assurés supportent :		
90.000/195.000 ^{es} , soit		27.692
B) <i>Frais concernant la demande du navire assuré :</i>		
Frs 15.000 :		
demande des assureurs (comme ci-dessus)	60.000	
demande des assurés (com- me ci-dessus)	85.000	
Total des demandes	145.000	
Les assureurs supportent :		
60.000/145.000 ^{es} , soit	6.207	
Les assurés supportent :		
85.000/145.000 ^{es} , soit		8.793
C) <i>Frais en défense :</i> Frs 12.000		
<i>Intérêt des assureurs :</i>		
Montant du recours de tiers	45.000	
moins :		
franchise de R. T.	5.000	
	40.000	

		Frais incombant	
		aux assureurs	à l'assuré
<i>Intérêt des assurés :</i>			
Franchise de recours de tiers	5.000		
Total des intérêts en jeu		45.000	
Les assureurs supportent 40.000/45.000 ^{es} , soit		10.667	
Les assurés supportent : 5.000/45.000 ^{es} , soit			1.333
		49.182	37.818
Total égal des frais à répartir ...		Frs 87.000	

Dans la pratique la division des frais entre ces trois catégories est rarement connue ; souvent même on ne la connaît pas en demande et défense et force est de se contenter de leur montant global. Il est d'usage de les répartir proportionnellement aux demandes respectives des deux navires :

Par exemple : Frs 9.000 de frais

demande du navire assuré.	Frs	30.000	
demande de l'autre navire.	»	60.000	(soit défense du navire assuré)

total des demandes.. Frs 90.000

Les frais en demande sont de 30.000/90.000^{es} de Frs 9.000, soit Frs 3.000, et les frais en défense de 60.000/90.000^{es} de la même somme, soit Frs 6.000. La répartition de ces deux catégories de frais se fera sur la même base que précédemment, c'est-à-dire que les frais en demande sont ainsi répartis :

A la charge des assureurs : A. P. — (franch. + réduct. pr dif. du v. au n.)/A. P. + chô. m.

A la charge des assurés : chômage + franch. + réduct./A. P. + chô. m.

Notons que les assureurs les doivent intégralement quand leur police stipule le remboursement des avaries particulières sans franchise ni réduction et que l'armateur ne réclame pas d'indemnité de chômage.

Les frais en défense se répartiront comme suit :

A la charge des assureurs : R. T. — (1/10 + franchise)/R. T.

A la charge des assurés : 1/10 + franchise/R. T.

Ils seront dus dans leur intégralité quand la police stipule que les recours de tiers seront remboursés intégralement sans franchise.

Reprenons l'exemple précédent, en supposant qu'il y ait un dixième et que la somme pour réduction du vieux au neuf soit dans l'espèce de Frs 2.000.

Le total des frais, Frs 87.000, ne peut être décomposé ni en trois, ni en deux catégories.

Intérêts en jeu :

demande du navire assuré :

réparations, chômage, etc.,	Frs	145.000
demande de l'autre navire.....	»	50.000

Frs 195.000

RÉPARTITION DES FRAIS

En demande : 145.000/195.000 ^{es} , soit	Frs	64692
En défense : 50.000/195.000 ^{es} , soit.....	»	22.308

Frs 87.000

25.000 et à Frs 100.000, on obtiendra une franchise d'avarie particulière de Frs 20.000, alors que celle de recours de tiers sera de Frs 80.000.

Dans les exemples précédents on a toujours raisonné comme si le navire assuré avait été seul responsable, mais le mode de règlement des frais resterait le même dans le cas où les deux navires seraient reconnus en faute, il suffirait simplement de tenir compte qu'une partie des frais taxés et des dommages ont été récupérés de l'adversaire et de modifier les chiffres en conséquence.

La ventilation des frais entre assureurs et assurés sera modifiée lorsque le navire assuré s'est mis en avarie commune. Il se peut que l'accident lui-même donne lieu à avarie grosse ou que ce soit simplement des dépenses consécutives à l'abordage qui aient ce caractère. Dans le premier cas, l'ensemble du recours de tiers, y compris les frais, serait dû par la masse et les assureurs n'auront à tenir compte à l'armateur que de la contribution du navire. Dans le deuxième cas, les assureurs auront à payer les réclamations des personnes lésées et la contribution du navire, mais les frais, par exemple Frs 150.000, seront répartis au prorata des divers intérêts en jeu, qui s'établiront comme suit :

Armateur du navire assuré :

En demande :

les A. P. (non dues par la masse)

et chômage	120.000	supporteront	60.000
------------------	---------	--------------	--------

En défense :

rejet de la réclamation de l'autre

navire	70.000	»	35.000
--------------	--------	---	--------

Avarie commune	100.000	»	50.000
----------------------	---------	---	--------

propriétaire de la cargaison pour

leur dommages non dus par la

masse	10.000	»	5.000
-------------	--------	---	-------

	300.000	»	150.000
--	---------	---	---------

Les frais laissés à la charge de l'armateur : en demande Frs 60.000, et en défense Frs 35.000, seront à ventiler entre lui et ses assureurs suivant les mêmes principes que ci-dessus, sans avoir à tenir compte des sommes admises à la charge de la masse puisque dans la répartition précédente, elle supporte déjà une partie des frais.

Quand le navire est assuré « franc de toutes avaries », la jurisprudence ayant décidé que les assureurs devaient les recours de tiers, ils seront responsables des frais qui en sont l'accessoire, mais ils ne devront rembourser que les frais en défense. compte tenu, naturellement du dixième et de la franchise de recours de tiers, les frais en demande ne sont pas faits dans leur intérêt puisqu'ils ne sont pas tenus des avaries particulières.

Dans tous les cas précédents, il se peut que l'un des navires limite sa responsabilité : on lui réclame Frs 600.000, il ne verse que Frs 400.000. Si c'est le navire assuré qui fait abandon, les frais, par exemple Frs 75.000, se répartiront en demande et en défense au prorata non des sommes demandées, mais de celles qui, au maximum, auraient pu être réclamées. Si la réclamation du navire assuré est de Frs 800.000, les intérêts s'établiront ainsi :

En demande :

avarie particulière et chômage 800.000 supportent 50.000

En défense :

réclamation de l'autre navire 600.000

réduite par suite de l'abandon, à 400.000 » 25.000

1.200.000	75.000
-----------	--------

Si c'est l'autre navire qui limite sa responsabilité à Frs 400.000, alors que les réclamations sont les mêmes que ci-dessus, la répartition des frais se fera sur les bases suivantes :

En demande :

A. P. et chômage 800.000 réduit à 400.000 supportent 30.000

En défense :

réclamation de l'autre navire.....	600.000	»	45.000
	1.000.000		75.000

Supposons enfin que le Tribunal saisi de la question de responsabilité décide qu'il n'y a faute ni d'un côté ni de l'autre. Les frais taxés et non taxés exposés par l'assuré, Frs 12.000 par exemple, seront à répartir au prorata des intérêts en jeu, qui s'établiront ainsi :

Navire assuré :

réparations et chômage.. 20.000 soit frais en demande 4.800

Autre navire :

montant réclamé	30.000	»	»	»	défense	7.200
	50.000					12.000

Dans tous les cas précédents, les frais en demande seront répartis sur les bases indiquées ci-dessus et ceux en défense, compte tenu du dixième et de la franchise de recours de tiers ; on doit en effet, raisonner notamment dans le dernier cas, comme si les assureurs avaient eu effectivement à payer un recours de tiers.

Aux Pays-Bas, les conditions de Bourse d'Amsterdam et de Rotterdam exigent le consentement des assureurs pour le remboursement des frais qui se fait au prorata des intérêts en jeu. Les assureurs acceptent de rembourser les frais de justice, d'avoués et d'avocats.

CHAPITRE III

LIMITE MAXIMUM DE L'ENGAGEMENT DES ASSUREURS

La première section de ce chapitre sera consacrée aux règles à appliquer en cas d'assurance partielle ou d'évaluation insuffisante. La seconde traitera de la somme maximum que les assureurs peuvent être amenés à payer. Au cours de ces deux sections, apparaîtront des cas où l'armateur ne sera pas efficacement protégé et aussi la troisième section indiquera les moyens d'y remédier.

SECTION PREMIERE

ASSURANCE PARTIELLE ET ASSURANCE INSUFFISANTE

La police indique toujours le montant de la somme assurée ; elle est le plus souvent égale à la valeur du navire. Mais il se peut qu'il n'y ait pas correspondance entre elles et que la somme assurée soit inférieure à la valeur du navire. Si la différence entre ces deux valeurs ressort de la police : il y a un découvert de 10 %, 20 % ou même 50 %, qui reste à charge de l'armateur, car comme le disait déjà Emérigon ⁽¹⁾ : « par rapport à son découvert, l'assuré

(1) Op. cit., chap. XII, sect. 44, § 2.

est comme assureur à lui-même ». Dans ce cas, le règlement ne présente aucune difficulté, on applique les conditions de la police, notamment celles relatives à la retenue et à la franchise, et les assureurs paient 90 %, 80 % ou 50 % de la somme ainsi obtenue.

Cette hypothèse constitue une assurance partielle, alors qu'il peut aussi se produire une assurance insuffisante : la valeur d'assurance est de Frs 300.000, alors que la valeur du navire sur le marché est de Frs 342.000. La simple lecture de la police ne fait pas, comme précédemment, ressortir l'insuffisance de l'évaluation et l'on est, à chaque règlement, obligé d'estimer le navire, opération qui donne lieu le plus souvent à des divergences entre l'armateur et ses assureurs. Dans ce cas, le règlement ne s'effectuera qu'après l'application de la règle proportionnelle qui résulte en France des principes généraux du droit et qui a été consacrée législativement par un grand nombre de pays. Ainsi, avec les chiffres précédents, les assureurs, pour un recours de tiers de Frs 50.000, ne paieront que Frs 43.859 ($50.000 \times 300.000 : 342.000$). Dans ce cas, comme dans le précédent, l'armateur a un découvert qui dans l'exemple ci-dessus est de Frs 42.000 sur Frs 342.000 ou 12.2807 %. Toutefois, il est nécessaire de distinguer soigneusement ces deux hypothèses, car il faut se rappeler que dans l'assurance de responsabilité terrestre, le découvert peut exister alors que la règle proportionnelle ne s'applique jamais étant donné l'impossibilité de déterminer, dans chaque cas, si la somme assurée est suffisante ou non. Ainsi, quand une personne s'assure à concurrence de Frs 100.000 contre la responsabilité civile qu'elle peut encourir comme propriétaire d'une voiture automobile et que dans un premier accident, le tiers lésé lui réclame Frs 80.000, l'assureur les paiera intégralement. Si la voiture cause ultérieurement un autre accident pour lequel il est réclamé Frs 150.000, l'assureur ne remboursera que

Frs 100.000, maximum de son engagement pour chaque sinistre. Lors du premier accident, il était impossible de dire qu'il y avait assurance insuffisante.

En assurance maritime, la règle proportionnelle peut toujours s'appliquer aux recours de tiers, le maximum de réclamation que l'armateur peut avoir à payer pouvant toujours se chiffrer et ce sera suivant les différents pays, soit la valeur du navire et du fret, soit une somme égale au tonnage enregistré du navire multiplié par £ 8, etc...

Examinons maintenant si la règle proportionnelle doit être appliquée ou non à l'assurance des recours de tiers. En France, il ne peut, en principe, y avoir d'évaluation insuffisante, la valeur d'assurance étant fixée soit par entente entre l'armateur et ses assureurs, soit à dire d'experts (art. 9). Cette valeur a donc toute chance d'être sensiblement égale à celle du navire sur le marché, ou tout au moins doit être considérée comme agréée donc suffisante, c'est ce qui explique que l'imprimé sur corps ne fait même pas allusion à la règle proportionnelle. Il en est de même en Italie où l'article 9 de l'imprimé de 1899 est analogue au même article 9 de la police française. Aux Pays-Bas, au contraire, l'alinéa 2 de l'article 2 des conditions d'Amsterdam, et l'alinéa 2 de l'article premier de celles de Rotterdam se réfèrent explicitement au paragraphe 2 de l'article 253 du Code de Commerce qui stipule qu'« en cas de dommage si la valeur entière de l'objet n'est pas assurée, l'assureur n'est obligé qu'en proportion de la partie assurée relativement à celle qui ne l'est pas ». En Allemagne, et dans les Pays Scandinaves, où cette assurance est assimilée à celle des avaries particulières, les assureurs ont toujours droit à l'application de la règle proportionnelle en vertu de l'article 15 des conditions générales d'assurance.

« Si la somme assurée n'atteint pas la valeur assurable, l'assureur, en cas de survenance d'un dommage couvert par l'assurance, est responsable du montant du préjudice, mais seulement dans

la proportion de la somme assurée par rapport à la valeur assurable ».

Stipulations analogues dans le § 792 du H. G. B., dans le § 6 des conditions générales norvégiennes, dans les articles 50 et 53 de la convention danoise et dans l'article 191 des conventions suédoises.

En Angleterre, le paragraphe 74 du Marine Insurance Act de 1906 décide que, dans l'assurance contre les recours de tiers, l'assureur doit rembourser la somme payée par l'assuré. Il n'y a donc pas lieu à application de la règle proportionnelle, sauf toutefois quand la clause la stipule d'une manière expresse car cet « Act » autorise toute dérogation au principe qu'il admet. Les « collision clauses » peuvent, à ce point de vue, se diviser en deux grandes catégories : celles qui sont connues sous le nom de « limited clauses » ou « £ 8 clauses », et celles qui sont appelées « unlimited clauses ». La clause « perte de vies et biens », la « Special collision clause » comme la « police de protection totale », font partie de cette dernière catégorie. Les « limited clauses » contiennent le membre de phrase suivant : « ...la valeur du navire présentement assuré, calculée à raison de £ 8 par tonneau de son tonnage au registre ». Cette référence à la limitation statutaire a pour effet, en premier lieu, de limiter à ce taux les dommages admissibles et d'indiquer la base à prendre pour régler les réclamations présentées sous l'empire de cette clause, et, en second lieu, de stipuler que les assureurs ne contribueront à de tels dommages que sur une valeur calculée à ce taux. Les assureurs ont donc droit à l'application de la règle proportionnelle et ils ne paieront que la même proportion des trois-quarts (ou du tout pour les clauses aux quatre-quarts) que celle qui existe entre la valeur du navire contenue dans la police et celle que le navire aurait à raison de £ 8 du tonnage enregistré. Ainsi, par exemple, un navire de 2.000 tonneaux est assuré £ 15.000. Sa police contient une « limited clause » aux trois-quarts. L'armateur ayant payé un recours de tiers de

£ 4.000, obtiendra de ses assureurs, non pas £ 3.000 (trois-quarts de £ 4.000), mais £ 2.812 (trois-quarts de : $£ 4.000 \times £ 15.000$ valeur d'assur. £ 16.000 valeur statutaire). Cette clause, très employée au XIX^e siècle, retrouve un regain d'actualité à toutes les époques où la valeur des navires baisse sérieusement et que par suite la valeur à raison de £ 8 ne correspond plus à la réalité. Les navires étant assurés pour leur valeur sur le marché, soit par exemple sur la base de £ 4.10.0 à £ 6.10.0 par tonne, il est naturel que les assureurs dont la prime dépend du montant assuré n'acceptent pas de donner leur couverture par une clause non limitée. La limitation statutaire s'appliquant à tous les navires quels que soient leur âge et leur état la « £ 8 clause » est usitée pour couvrir les vieux navires dont la valeur sur le marché est d'autant plus faible que leur état laisse le plus souvent à désirer. Ces clauses n'apportent donc pas à l'armateur toute la sécurité qu'il peut désirer lorsque la valeur d'assurance est inférieure à celle calculée à raison de £ 8 ou quand le procès en limitation de responsabilité a lieu à l'étranger et que les tribunaux estiment le navire après l'accident à une valeur supérieure à sa valeur statutaire. Pour y remédier l'assuré peut soit s'adresser à son club, soit recourir aux clauses d'excédent étudiées dans la section III.

La « collision clause » insérée à l'heure actuelle dans les « Instituted clauses » est une « unlimited clause » qui ne se référant pas à £ 8 n'entraîne donc pas l'application de la règle proportionnelle. L'armateur a donc toujours droit au paiement des trois-quarts ou de la totalité de la somme qu'il a versée conformément au Marine Insurance Act, sous réserve cependant de ce qui sera dit dans la section suivante à propos de la limite maximum de l'engagement des assureurs. Dans le cas où la valeur d'assurance est de £ 42.000, alors que le navire jauge 4.000 tonneaux et vaut d'après le Merchant Shipping Act, £ 32.000, l'armateur

dispose d'une couverture additionnelle de £ 7.500 (trois-quarts de £ 42.000, moins trois-quarts de £ 32.000) qui est utile, mais n'est pas toujours utilisé. Elle servira soit quand le propriétaire du navire se verra refuser par les tribunaux la limitation statutaire de responsabilité, soit lorsque le procès a lieu à l'étranger et que le navire est vendu pour une valeur supérieure à celle qu'il a à raison de £ 8. Les effets relatifs de la « £ 8 clause » et de la « unlimited clause » ressortent du tableau comparatif suivant :

NAVIRE DE 1.000 TONNES

Responsabilité statutaire à raison de £ 8 par tonne : £ 8.000

Valeur d'assurance à raison de	R. T. à payer par le navire	« limited clause » ou « £ 8 clause » les assureurs paieront :	« unlimited clause » les assureurs paieront :
£ 4 par tonne £ 4.000	£ 2.000 4.000 8.000	£ 750 1.500 3.000	£ 1.500 3.000 3.000
£ 6 par tonne £ 6.000	£ 2.000 4.000 8.000	£ 1.125 2.250 4.500	£ 1.500 3.000 6.000
£ 8 par tonne £ 8.000	£ 2.000 4.000 8.000	£ 1.500 3.000 6.000	£ 1.500 6.000 3.000
£ 16 par tonne £ 16.000	£ 2.000 4.000 8.000 16.000 et au delà	£ 1.500 3.000 6.000 6.000	£ 1.500 3.000 6.000 12.000

SECTION II

MAXIMUM DE L'ENGAGEMENT DES ASSUREURS

La limite maximum de l'engagement des assureurs a été fixée dans chaque pays en tenant compte de la limitation légale de responsabilité que l'armateur peut se voir appliquer d'après la loi nationale, mais elle varie aussi avec les différentes conceptions de l'assurance des recours de tiers. Il est donc nécessaire de diviser cette étude en trois paragraphes correspondant chacun à un groupe de pays. Partout les polices d'assurance sur corps sont généralement souscrites par un grand nombre d'assureurs et, comme il n'y a aucune solidarité entre eux, la limite maximum de responsabilité pour chacun d'eux sera obtenue en appliquant aux limites qui vont être indiquées le prorata de leurs souscriptions par rapport à la valeur d'assurance totale.

§ 1. — *Angleterre, Etats-Unis et Belgique*

La responsabilité maximum que les assureurs peuvent encourir est précisée par le texte même de la « running down clause » : « leur obligation à l'égard d'une seule et même collision ne peut excéder leur part proportionnelle (le montant de leur souscription) des trois-quarts de la valeur du navire assuré » ou de l'intégralité de ce montant lorsque la clause est aux quatre-quarts. Les intérêts dus par l'armateur sont compris dans cette somme, car suivant les législations anglo-saxonnes, ils font partie des dommages, alors que les frais ne le sont pas. La clause n'indique pas de limite pour les frais, mais cela n'a pas d'inconvénient, car les assureurs devant être consultés au préalable sont à même d'intervenir et d'empêcher les dépenses qu'ils considèrent comme inutiles ou tout au moins de dire

qu'ils ne les prendront pas à leur charge ; cette faculté donne aux assureurs d'utiles occasions d'entrer en pourparlers en vue d'un règlement sans frais importants.

La clause « pertes de vies et de biens » indique que la responsabilité maximum des assureurs « pour réclamations fondées sur cette clause (à l'exception des frais) ne doit pas excéder, pour chaque événement distinct, le montant de leur souscription respective ».

Le paragraphe 3 de la « Special collision clause » est ainsi conçu :

« Et il est déclaré que notre responsabilité, pour chaque événement distinct ne doit pas excéder le montant de nos souscriptions plus les frais ».

La police de « protection totale » précise elle aussi que :

« Dans aucun cas, le montant total des indemnités sur lesquelles contribuera la Compagnie en raison d'un seul et même accident ne devra excéder en tout (y compris les intérêts et les frais) £ 30 par tonne du tonnage brut du navire assuré ».

La limite maximum est beaucoup plus élevée parce que cette police couvre en plus et les frais et les dommages corporels dont la limite statutaire de £ 7 s'ajoute à celle prévue pour les dommages aux biens (£ 8). Avec une telle police, l'armateur n'a pas besoin de contracter une assurance sur excédent de recours de tiers.

Il se peut que les assureurs aient dans la pratique à payer une indemnité supérieure à la limite maximum stipulée dans leur police, qu'ils soient responsables, par exemple, pour l'intégralité d'un recours de tiers alors que leur clause est aux trois-quarts. Ce versement s'explique aisément par le fait qu'il est effectué, non en vertu de leur police, mais à un autre titre. Ce cas s'est produit en Angleterre, dans l'affaire *Suart and Steamship Alleghany of London v. The Merchant Marine Insurance Co.* L'espèce

était la suivante : le vapeur assuré l'*Alleghany*, à la suite d'une collision avec le navire *Le Caucase*, coula dans une position qui gênait la navigation. Les assurés aussitôt après l'accident notifièrent le délaissement du navire à leurs assureurs et, d'accord avec eux, placèrent un remorqueur en observation près du navire coulé. Quelques temps après, par suite d'un défaut de surveillance du remorqueur, le vapeur *Le Siberian* vint heurter l'*Alleghany*, lui occasionnant et éprouvant lui-même des avaries considérables. L'armateur assuré réclamait la totalité des dommages et frais qu'il avait dû payer aux propriétaires du *Siberian*. Les assureurs réglèrent la perte totale de l'*Alleghany*, le délaissement ayant été validé, mais, se basant sur les termes de leur « collision clause », ils offraient seulement de payer les trois-quarts des dommages du *Siberian*. La Haute Cour de Justice par arrêt du 3 août 1898 condamna les assureurs à payer le tout comme propriétaire du navire fautif au moment de la deuxième collision (2).

La limite maximum de l'engagement des assureurs joue toutes les fois qu'il y a collision : si la clause prévoit en effet « pour une seule et même collision », et le Merchant Shipping Act décide que la responsabilité du propriétaire de navire est limitée à £ 8 pour chaque occasion séparée dans lequel le navire est fautif. La limitation statutaire n'est pas applicable au total des responsabilités encourues pour chaque voyage ou pour une année, mais au montant des responsabilités encourues dans chacune des collisions dont le navire est l'auteur. Les tribunaux ont du reste tempéré la gravité du fardeau qui en résulte pour l'armateur. Dans le cas du *Creadon*, Mr Justice Butt a décidé que quand un navire vient en collision avec deux ou plusieurs autres (tel un navire mal amarré, se détache et dérive dans un port ou sur une rade) et qu'un bref intervalle existe entre les accidents, il n'y a pas plusieurs actes de négli-

(2) Cette décision a causé une émotion d'autant plus profonde dans le monde des assureurs anglais, que le juge Bigham avait ajouté que les assureurs étaient tenus solidairement du paiement de ce quatrième quart.

gence de la part du navire fautif, mais un seul dont toutes les collisions successives sont la conséquence naturelle et inévitable. L'armateur peut, en conséquence limiter sa responsabilité à £ 8 pour tous les dommages causés aux autres navires. Par contre, si l'on suppose que le navire assuré, après être entré en collision avec un navire et l'avoir sérieusement endommagé, aborde quelques heures après un autre navire et lui cause de graves avaries, il y a deux collisions et par conséquent double responsabilité statutaire des armateurs et par suite des assureurs.

§ 2. — *France, Italie et Pays-Bas*

En France, le maximum de l'engagement des assureurs pour les recours de tiers est indiqué dans l'article 2 de la police dans les termes suivants : ils « sont à la charge des assureurs... jusqu'au maximum des neuf-dixièmes de la somme assurée ». Ce maximum des neuf-dixièmes correspond à la retenue à laquelle les assureurs ont toujours droit pour les avaries de cette espèce. Il existait déjà dans l'imprimé du 1^{er} novembre 1865 alors que la retenue était du quart les assureurs ayant jugé que la diminution du quart était trop élevée surtout quand le montant du recours de tiers était sensiblement égal à la valeur du navire. C'est pour la même raison que les imprimés de 1873, de 1880 et de 1881 (art. 4, alinéa 2) décidaient que « la franchise ne sera pas prélevée quand le dommage alloué atteint la somme assurée ».

En Italie, l'article 2 prévoit aussi que « la responsabilité des assureurs est, dans chaque cas limitée aux neuf-dixièmes de la somme assurée » ⁽³⁾ et une sentence arbitrale du 4 octobre 1922 ⁽⁴⁾ a décidé que l'assureur ne peut être tenu, au delà des neuf-dixièmes de la somme assurée, mên-

(3) La police de la *Mutua Marilima Nazionale* » rend la Société responsable des recours de tiers « au prorata de la somme assurée et finalement à concurrence de ladite somme », car elle ne prévoit pas de retenue.

(4) *Dor.* 1-575.

me si l'armateur a dû payer une somme plus élevée par suite de la hausse de la devise étrangère dans laquelle doit être payée l'indemnité au tiers victime, et ce quand bien même en différant le paiement et en se laissant assigner par le tiers, l'assuré ait agi d'accord avec son assureur.

Aux Pays-Bas, l'article 2 des conditions de Bourse d'Amsterdam et l'article 1 de celles de Rotterdam stipulent que :

« Dans le cas où les trois-quarts (payés par l'armateur) excéderaient les trois-quarts de l'évaluation mentionnée dans la police, l'indemnité à verser par l'assureur est limitée aux trois-quarts de l'évaluation du corps, pourvu néanmoins que, par application de cet article, le montant total qui doit être bonifié par l'assureur n'excède pas la somme souscrite ».

La première partie de cette clause stipule donc la même limite qu'en France et en Italie, mais vise les trois-quarts de la somme assurée parce que tel est le taux de la retenue. La deuxième partie de la phrase, à partir des mots « pourvu néanmoins » peut paraître obscure, car il semble que du moment que l'assureur paie les trois-quarts de la valeur d'assurance, le montant du versement qu'il a à faire ne dépassera jamais la somme souscrite. Or, il n'en est rien, car il faut toujours avoir présent à l'esprit que dans ces trois pays, les recours de tiers sont assimilés à des avaries particulières et par conséquent ne doivent pas dépasser le montant maximum fixé pour elles. L'assureur peut déjà avoir réglé des avaries résultant de l'abordage ou la contribution d'avarie commune qui en est née. « Le montant total qui doit être bonifié par l'assureur » comprend donc tout ce que celui-ci peut être amené à paver tant en avaries particulières qu'en avaries-frais ou en avaries communes ou, enfin, en recours de tiers et il ne doit pas dépasser la somme souscrite. Il se peut donc, si les avaries particulières sont importantes que l'assureur ne soit plus tenu de payer les neuf-dixièmes ou les trois-quarts de la somme assurée

à titre de recours de tiers. Il y a donc, dans ces trois pays, un double maximum à l'engagement des assureurs : d'abord de ne pas payer plus des neuf-dixièmes ou des trois-quarts de la somme assurée en cas où il n'y a que des recours de tiers et ensuite, quand il y a aussi des avaries, particulières ou autres, de ne pas payer plus de la somme souscrite pour l'ensemble des dommages ou pertes à leur charge.

Cette deuxième limitation est prévue en France, par l'article 32 de la police :

« Dans tous les cas entraînant la responsabilité des assureurs, chacun d'eux n'est engagé qu'au prorata de la somme par lui souscrite, laquelle, forme, pour chaque voyage, la limite de ses engagements, il ne peut jamais être tenu de payer au delà à quelque titre et pour quelque cause que ce soit ».

et en Italie, par l'article 18, alinéa 3 :

« La somme assurée est pour chaque voyage la limite de l'obligation des assureurs ».

Cette seconde limitation à l'engagement des assureurs n'existe pas comme en Angleterre pour chaque événement, mais pour chaque voyage l'article 10 de l'imprimé du 1^{er} novembre 1928 est formel :

« Dans les assurances à terme ou à prime liée, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct et séparé, chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages ».

L'article 11 définit ce qu'il faut entendre par voyage .

« Il y a voyage distinct, en ce qui touche l'application de l'article 10, dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement. S'il prend charge pour un ou plusieurs ports,

il y a un seul voyage depuis le commandement du chargement jusqu'à la fin du débarquement, en tant toutefois que la durée de ce débarquement n'excédera pas le délai de 15 jours après l'arrivée au lieu de destination ».

Cette limitation pour les recours de tiers est normale, car l'abandon du navire et du fret s'entend à la fin de l'expédition maritime, du voyage entrepris. Aux Pays-Bas, il n'y a plus coïncidence à ce sujet depuis que l'armateur peut limiter sa responsabilité, dans chaque cas, en versant une somme forfaitaire de Fl. H. 50 par mètres-cubes de jauge ⁽⁵⁾. Cette nouvelle conception de la limitation légale de la responsabilité des propriétaires de navires aura sans doute pour effet d'amener les assureurs à modifier les conditions de Bourse d'Amsterdam et de Rotterdam ou les armateurs à se faire couvrir en Angleterre, comme cela se fait depuis un certain temps pour les navires de tonnage important.

Pour bien comprendre le jeu de cette double limitation, envisageons un certain nombre de cas. Supposons que la valeur d'assurance du navire est de Frs 200.000, et pour simplifier, que la franchise de 1 % prévue par l'imprimé français pour les recours de tiers est supprimée. A la suite d'un abordage, le navire assuré coule par sa faute un autre navire, valant Frs 230.000, sans éprouver lui-même de dommages. L'armateur n'a pas intérêt à faire abandon, car le fret brut est, par exemple, de Frs 50.000. Les assureurs auraient à régler le recours de tiers moins la retenue du dixième, soit Frs 207.000 mais, ils ne paieront à l'assuré que Frs 180.000 en vertu de la limitation contenue dans l'article 2 (neuf-dixièmes de la somme assurée, Frs 200.000). Si l'armateur avait assuré son fret, il aurait été désintéressé sous réserve, bien entendu, du dixième qui reste toujours, en tout état de cause, à sa charge. Suppo-

(5) Dans le cas où le navire assuré aborde par sa faute un autre navire et coule, le recours de tiers est de Fl. H. 10.000. Les assurances paient la valeur assurée du navire, mais ne doivent plus rien pour le recours de tiers, puisqu'ils ont réglé toute la somme assurée.

sons maintenant qu'il y ait des avaries particulières ⁽⁶⁾ et un recours de tiers. Le navire coule après l'abordage et son armateur fait délaissement aux assureurs et abandon aux tiers. La perte de l'armateur sera donc de Frs 250.000, dont Frs 50.000 en recours de tiers (valeur du fret acquis à tout événement). Les assureurs ayant versé l'intégralité de la somme assurée, limite de leurs engagements, ne pourront être recherchés pour le recours de tiers qui restera donc à la charge de l'armateur qui, pour en être remboursé aurait dû assurer son fret. Si le navire au lieu de couler, reste à flot mais avec des avaries s'élevant à Frs 176.000, l'armateur pourra délaisser puisque la détérioration du navire est supérieure aux trois-quarts. Si les assureurs paient en perte totale et non en délaissement (c'est-à-dire sans transfert de propriété), ils ne devront rien pour le recours de tiers, puisqu'ils auront, conformément à l'article 32, payé la somme assurée. Si les assureurs acceptent le délaissement ils deviennent propriétaires de l'épave, mais sont primés par les créanciers abandonataires qui en réalisent la valeur pour se payer. C'est la raison pour laquelle les assureurs refusent généralement le délaissement, lorsque le navire assuré a coulé par suite d'abordage.

§ 3. — *Allemagne et Pays Scandinaves*

Dans ces pays où il n'existe aucune retenue sur les recours de tiers, et où ces réclamations sont complètement assimilées aux avaries particulières, on additionne les dommages directs et les dommages indirects d'abordage sans faire de distinction et on en déduit la franchise de 3 % stipulée par le paragraphe 34 du règlement de 1919. Il n'y a par conséquent, qu'une seule limite à l'engagement des assureurs : « l'assureur ne répond du dommage se

(6) Il en serait de même s'il s'agissait d'avaries communes ou d'avaries-frais.

produisant durant le voyage assuré que jusqu'à concurrence de la somme assurée » (al. 1 de l'art. 92 du règlement de 1867 et premièrement du paragraphe 37 de celui de 1919). Sont d'ailleurs compris, non seulement les intérêts, mais encore les frais en vertu de l'alinéa 4 de l'article 92 et du quatrième du paragraphe 37 :

« Les prescriptions contenues aux alinéas 2 et 3 de cet article ne s'appliquent pas (ils visent les frais) et l'assureur n'est tenu que jusqu'à concurrence de la somme assurée, quand le dommage souffert par l'assuré résulte en totalité ou en partie d'un abordage et dépasse le montant de la somme assurée, parce que l'armateur, en raison de cet abordage, doit payer une indemnité à un tiers ».

Il en est de même dans les Pays Scandinaves, le paragraphe 48 des conditions norvégiennes prévoyant que : « la somme assurée est, dans chaque cas séparé de sinistre, la plus large somme qui puisse être réclamée à l'assureur ». (Art. 232 de la convention suédoise et 200 et 203 de la convention danoise).

SECTION III

ASSURANCE SUR EXCEDENT DE RECOURS DE TIERS

Il arrive dans les pays qui ont fait l'objet du premier paragraphe de la section précédente que l'armateur ne soit pas efficacement protégé pour l'intégralité des recours de tiers qui peuvent lui être réclamés, que sa police contienne soit une « running down clause » aux quatre-quarts, soit une clause aux trois-quarts (le dernier quart étant couvert par le Club). Cela arrive notamment quand il se voit appliquer une loi étrangère ou quand, avec une « limited

clause » la valeur assurée est inférieure à £ 8. Ces éventualités peuvent être couvertes par les Clubs. Elles sont aussi prévues par la « clause T. L. O. » (perte totale seulement) et par la « Excess clause » (clause d'excédent) qui disposent qu'en cas de

« ...recours fondés sur la clause d'abordage de l'Institut des assureurs maritimes de Londres, en raison de la différence existant entre la valeur exprimée dans les polices et la valeur saine du navire auquel cas la présente police remboursera une portion de cet excédent égale au rapport de la somme assurée par elle à la différence entre la valeur saine et la valeur assurée du navire, ou à la somme totale assurée contre les risques d'excédent si elle est supérieure à cette différence. »

En France, comme en Italie, chaque fois que l'armateur se voit dans l'obligation de faire abandon, il est à découvert pour les recours de tiers de toute la valeur de son fret brut et il peut y remédier par l'assurance du fret. Il en est de même avec la police d'Amsterdam, mais non avec celle de Rotterdam, car cette dernière couvre à la fois le navire et le fret brut. En dehors de cette hypothèse l'armateur peut désirer une sécurité additionnelle pour ces risques quand il craint l'application des dispositions du Merchant Shipping Act et l'obligation de verser £ 8 par tonne pour chaque accident et non pour l'ensemble du voyage. Pour pallier à cette éventualité, l'armateur peut contracter une assurance sur excédent de recours de tiers pour une valeur de £ 8 par tonne de jauge de son navire ou même pour une valeur de £ 15 s'il veut être couvert contre les réclamations pour pertes de vies et dommages corporels. De telles assurances sont fréquentes et contractées surtout par les propriétaires dont les navires naviguent dans les pays soumis à la législation britannique. L'armateur peut encore contracter des assurances sur excédent quand il craint de rester à découvert pour les recours de tiers, soit que son navire ne soit pas assuré pour sa valeur totale, soit qu'il ait peur d'être déchu par les tribunaux de la faculté d'aban-

don. La police indiquera à côté de la valeur d'assurance du navire (capital de la classe I) une valeur sur excédent de recours de tiers (capital de la classe II) et une clause stipulera que :

« Les risques de recours de tiers sont à la charge des assureurs dans la proportion des neuf-dixièmes des sommes assurées dans les classes I et II ».

Les avaries particulières seront, en conséquence, réglées sur la somme indiquée à la classe I et les recours de tiers sur l'ensemble des capitaux des deux classes ; la clause suivante est aussi usitée :

« La présente police couvre également jusqu'à concurrence des sommes indiquées ci-dessus, les excédents de recours de tiers contre le vapeur assuré.

« Cette assurance a pour unique objet de couvrir le préjudice que l'armateur éprouverait, si à la suite d'un abordage d'un de ses navires avec un autre navire, d'un heurt contre un bâtiment flottant, digues, quais, estacades ou autres corps fixes, il ne pouvait se libérer légalement par l'abandon du navire et du fret, ainsi qu'il est prévu à l'article 216 C. Com. ou ne voulait pas user de cette faculté (dont il se réserve le droit) de se libérer des responsabilités mises à sa charge, et se trouverait avoir à supporter un découvert par suite de la libération des assureurs sur corps et machines, par le paiement de la valeur d'assurance du navire, limite de leurs engagements.

« Il est spécifié que le présent contrat jouera dès que cette limite de garantie aura été atteinte, même si cette limite a été atteinte par le cumul de plusieurs chefs de réclamations.

« Toute réclamation à la charge des assureurs sera remboursée intégralement sans retenue ni franchise ».

La première de ces clauses a pour seul but d'étendre la responsabilité des assureurs en ce qui concerne les recours de tiers, alors que la seconde lui permet de plus, d'invo-

quer ou non la faculté que lui réserve l'art. 216 C. Com. Dans ce cas, il ne craint plus la déchéance par renonciation tacite et peut dans tous les cas conserver son navire.

La seconde clause le couvre plus efficacement puisqu'il est remboursé sans retenue ni franchise.

Aux Pays-Bas, depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle législation sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, les armateurs doivent, en attendant une modification des Conditions de Bourse, souscrire une « T. L. O. » ou une « Excess clause », car ils sont mal protégés. Supposons, en effet, qu'à la suite d'un abordage dont le navire assuré est responsable, il ait subi pour Fl. H. 60.000 de dommages et se voit réclamer Fl. H. 40.000 par les intéressés dans l'autre navire. La valeur d'assurance étant de Fl. H. 80.000, les assureurs paieront en avaries particulières Fl. H. 60.000, et il ne restera pour le recours de tiers que Fl. H. 20.000, que les assureurs verseront à titre de recours de tiers, alors que l'armateur aurait dû toucher Fl. H. 30.000 ($\frac{3}{4}$ de Fl. H. 40.000).

En Allemagne et dans les Pays Scandinaves, l'armateur n'a intérêt à contracter une assurance sur excédent de recours de tiers que lorsque la valeur assurée est inférieure à la valeur du navire ou s'il a la crainte de se voir appliquer les dispositions du Merchant Shipping Act. La « clause pour excédent de collision » (Kollisions-excedenten-Klausel) est ainsi rédigée :

« I. — Cette assurance additionnelle couvre dans le cadre des prescriptions de l'alinéa 2 le dommage pour lequel l'assuré, dans le cas d'une collision du navire assuré avec d'autres navires et autres moyens de transports ainsi qu'avec les corps flottants ou fixes de toute nature, ou à la suite d'une faute nautique de la part de l'équipage, doit rembourser des dommages à un ou plusieurs tiers ».

« II. — La police principale conclue par ailleurs pour le dommage sur corps, ainsi que la police spéciale pour responsabilité par suite de faute nautique jusqu'à concurrence du montant de l'assu-

rance sur corps de la police principale, ou la responsabilité non assurée pour faute nautique, priment dans tous les cas la présente police, au point que la responsabilité de la présente assurance est limitée aux dommages qui ne sont pas remboursés par la police principale précitée, parce que l'indemnité de dommages à régler dépasse déjà à elle seule ou y compris l'avarie du propre navire, le montant de 100 % de la valeur sur corps.

« VII. — La responsabilité des soussignés est limitée, en concordance avec le paragraphe 37, alinéa, 2, de l'A. D. S., au montant de la valeur d'assurance ».

Clause qui ne joue qu'après l'épuisement des autres polices.

CHAPITRE IV

PRESCRIPTION

La plupart des polices ne réglementant pas le délai maximum imparti à l'assuré pour présenter sa réclamation, il faut appliquer les dispositions légales. Toutefois, en France, l'article 28 de l'imprimé du 1^{er} novembre 1928, comme l'article 23 de l'imprimé du 6 juin 1929 (corps de navires en séjour dans un port) stipule que :

« ...sont irrecevables toutes réclamations à la charge des assureurs qui leur seraient présentées après l'expiration du délai maximum de quinze mois à dater de l'accident, à l'exception des réclamations pour avaries communes et/ou sauvetage, ainsi que celles afférentes à des recours de tiers exercés contre le navire assuré ».

Cette disposition entièrement nouvelle ne vise pas les recours de tiers car ces réclamations donnent lieu, le plus souvent, à des litiges dont la solution n'intervient que longtemps après l'événement qui les a fait naître. Il y a donc lieu à application de l'article 432 du Code de Commerce prévoyant un délai de cinq ans pour toute action dérivant d'un contrat d'assurance. Ce délai part de la date du contrat (1). Ce point de départ constitue une anomalie car il y a prescription d'une action qui n'est pas encore née contrairement à l'article 2.257 C. C. et à l'adage « Contra non valentem agere non currit præscriptio ». Le seul moyen

(1) Cassat., rej., 3 déc. 1860. D. 61-1-30 et 11 nov. 1862. D. 1862-1-487; Paris, 15 avril 1926. Dor. Sup. 4-391. Tel était le point de départ admis déjà par l'art. 17 du règlement d'Anvers.

dont l'armateur dispose pour ne pas être forclos est d'assigner ses assureurs, soit directement, soit en garantie, car il ne peut déférer le serment ⁽²⁾ et il ne peut être question de cédula, obligation ou arrêté de compte. puisqu'on ne sait encore si l'assuré aura quelque chose à payer et à réclamer à ses assureurs. L'article 8 de l'imprimé du 21 novembre 1929 (responsabilité civile des chantiers de réparations de navires) stipule que toute action de l'assuré (autre que celle pour dommage au navire assuré) est prescrite deux ans après l'événement. Ce délai a d'autant moins d'inconvénient que ce sont les assureurs qui conduisent le procès en vertu de l'article 7.

Le délai et son point de départ sont les mêmes aux Pays-Bas (art. 743 C. Com.) alors qu'en Italie (art. 924, § 2 et 3 C. Com.) la prescription est d'un an, délai qui court de la fin du voyage assuré et, pour les assurances à temps du jour de l'échéance du contrat.

En Allemagne, le § 48 du règlement de 1919 admet un délai de cinq ans « à partir de la fin de l'année au cours de laquelle l'assurance prend fin » alors que celui de 1867 le faisait partir du « jour de la notification d'avarie ». L'article 264 du Code maritime scandinave décide que : « Toute créance fondée sur un contrat d'assurance perd sa force, si on ne l'a pas fait valoir par voie judiciaire dans un délai de trois ans (porté à cinq ans au Danemark et en Suède) après sa naissance », sans oublier celle dont il a déjà été parlé (Titre I, chap. II).

En Angleterre, la prescription est fixée à six ans du jour de l'ouverture du droit à indemnité (9 Géo. IV. c. 14, s. I.).

(2) Cassat. rej., 13 fév. 1856. D. 56-I-77.

APPENDICE I

LES RECOURS DE TIERS DANS L'ASSURANCE FLUVIALE

Le *Guidon de la Mer* est le premier recueil qui traite de l'assurance fluviale. Son chapitre XVII, intitulé « Asseurances de ce qui se transporte par les rivières d'une en autre province... » contient un paragraphe premier ainsi conçu : « Asseurances pareillement se peuvent faire sur ce qui se transporte par les rivières de Seine, Loire, Garonne, Somme, Rhône, autres rivières et fleuves, avec bateaux, cabotiers, vreugues, couraux, chaloupes ou autres sortes de vaisseaux qui portent les marchandises d'une ville ou province en autre ; esquels contrats l'asseurateur courra le risque qui pourra avenir esdites rivières par eau, feu, larcins, pilleries, et tous autres inconvéniens pensez ou non pensez, arrest de prince, villes, communautéz, mesme la baraterie des bateliers, et aussi généralement tout ce qui peut survenir sur les rivières tout ainsi que sur la mer, le prix s'accordera comme pour le fait d'assurance sur mer ; et seront dressées polices par le mesme greffier des asseurances, qui les enregistra en forme susdite ». Ce texte assimile totalement l'assurance fluviale à l'assurance maritime et n'envisage que l'assurance sur marchandise, celle sur corps de chalands n'étant pas encore en usage. L'Ordonnance de Philippe II, de 1570, ne vise elle aussi que l'assurance sur marchandises voyageant « sur l'eau douce » et l'assimile entièrement à l'assurance maritime. L'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681 est con-

sacrée exclusivement au droit maritime. L'assurance fluviale n'a trouvé place ni dans le Code Civil, ni dans le Code de Commerce, car la navigation sur les fleuves et les canaux n'avait pas encore acquis une grande importance. Elle se développe pendant la première moitié du dix-neuvième siècle en même temps que les autres branches de l'assurance terrestre. C'est pour cette double raison qu'en France, toute la législation fluviale est calquée sur la législation des transports terrestres, à part quelques rares emprunts au droit maritime, en ce qui concerne notamment, l'immatriculation des bateaux de rivière (Loi du 5 juillet 1917), le jaugeage, l'hypothèque (loi du 5 juillet 1917) et enfin l'abordage (loi du 5 juillet 1934, reproduisant les dispositions de la Convention de Genève de 1930, elle-même copiée sur celle de Bruxelles de 1910). La faculté d'abandon de l'article 216 C. Com. n'existe donc pas en faveur des propriétaires de chalands et l'assurance fluviale est régie par la loi du 13 juillet 1930, loi organique de toutes les assurances. La législation fluviale française, étant toute fragmentaire et très incomplète, à l'inverse de ce qui existe dans la plupart des autres pays, la Société d'Etudes Législatives a nommé une Commission pour élaborer un avant-projet de Code Fluvial dont le texte a été discuté en 1923. Son article 166 a trait à l'assurance des recours de tiers :

« L'assurance contre le recours de tiers a pour unique objet de garantir l'assuré, jusqu'à concurrence de la somme fixée, de toutes actions qui seraient exercées contre l'assuré à raison des pertes et dommages causés par abordage direct à d'autres bateaux ou à leur chargement ».

En Allemagne, existe un code fluvial très complet, mais l'assurance est régie par les mêmes dispositions que l'assurance des transports terrestres (Titre V de la loi du 30 mai 1908).

Au contraire, en Belgique et aux Pays-Bas, la législa-

tion fluviale reflète la législation maritime ; il en est de même pour les assurances (art. 278 C. Com. Belge et art. 687 C. Com. Néerlandais, renvoyant à l'assurance maritime). La situation est la même en Angleterre et aux Etats-Unis, ainsi que dans les pays scandinaves où le ch. XVIII du Code Maritime de Charles XI, de 1667 (Suède), assimilait l'assurance fluviale à l'assurance maritime.

Suivant que la législation fluviale est assimilée à la législation maritime ou, au contraire, à celle des transports terrestres, suivant que le propriétaire du chaland peut ou non limiter sa responsabilité vis-à-vis des tiers l'assurance des recours de tiers aura les mêmes caractères que ceux qui viennent d'être étudiés ou bien présentera ceux qu'elle a dans l'assurance du recours du voisin ou dans l'assurance automobile. Le premier système est celui de l'Angleterre, des Etats-Unis, des Pays-Bas et des Pays Scandinaves, tandis que le second est adopté en France, en Allemagne et en Belgique.

§ 1. — ANGLETERRE ET ETATS-UNIS

La clause la plus répandue aux Etats-Unis pour l'assurance des recours de tiers susceptibles de naître de la navigation d'un chaland est la « Lake Time Clause-Hulls-Form 1918 » :

« Il est en outre convenu que si le vaisseau assuré fait collision avec un autre navire ou vaisseau et que les assurés aient en conséquence à verser et versent à titre de dommages-intérêts à une autre ou à d'autres personnes, une somme ou des sommes quelconques du chef de cette collision, les soussignés paieront aux assurés une proportion de la ou des sommes ainsi versées sous déduction de \$ 500 pour chaque événement, proportionnellement entre leurs souscriptions respectives et la valeur du vaisseau assuré. Et dans les cas où la responsabilité du vaisseau sera contestée avec le consentement par écrit de la majorité des assureurs sur coque et/ou machines, les assureurs paieront une même proportion des frais

encourus ou payés, mais quand les deux vaisseaux sont fautifs, alors, à moins que la responsabilité de l'un ou des deux propriétaires ne soit limitée par la loi, les recours fondés sur la présente clause seront établis sur le principe des responsabilités réciproques comme si les propriétaires de chaque vaisseau avaient été obligés de payer aux autres propriétaires, la moitié ou toute autre proportion des dommages de ce dernier qui aurait été dûment admise en déterminant le solde ou la somme à verser par les assurés ou à ceux-ci en conséquence de cette collision. Il est aussi entendu, et agréé que quand les avaries seront réclamées en se basant sur la « particular average clause » en même temps que d'autres d'après la « collision clause » et cela pour un même accident, il n'y aura lieu qu'à une seule déduction de la franchise de \$ 500.

« Et il est en outre convenu que les principes posés par la présente clause s'appliqueront au cas où les deux vaisseaux sont la propriété en partie ou pour le tout, des mêmes propriétaires, toutes questions de responsabilité et de détermination de la somme à payer entre les deux vaisseaux seront soumises à la décision d'un seul arbitre ; si les parties ne peuvent pas s'entendre sur le choix de cet arbitre unique, on les déférera à la décision d'arbitres, l'un étant désigné par les propriétaires des deux vaisseaux et l'autre par la majorité des assureurs intéressés dans chaque vaisseau, les deux arbitres choisiront un tiers arbitre. Les termes de l'Arbitration Act de 1889, seront appliqués et la décision du seul arbitre ou de deux des trois ainsi désignés lieront définitivement les parties.

« Il est toutefois entendu que la présente clause ne pourra en quelque circonstance que ce soit s'étendre à aucune somme que les assurés auraient à verser ou verseraient pour enlèvement d'obstacles en vertu de pouvoirs conférés par la loi en conséquence de cette collision ou en raison de la cargaison ou des engagements du vaisseau assuré, ou pour faits de morts ou de blessures.

« Il est aussi entendu que la responsabilité relative à la Collision Clause est étendue à la collision avec des trains de bois ».

Les clauses anglaises sont analogues, car elles servent surtout pour ne pas dire exclusivement pour l'assurance des corps de chalands américains. Voici le texte de la

« Clause d'assurance à terme pour navigation sur les lacs » :

« Et il est en outre convenu que si le vaisseau assuré par la présente police vient à faire collision avec un autre navire ou vaisseau et que les assurés aient en conséquence à verser et versent à titre de dommages-intérêts à une autre ou à d'autres personnes une ou des sommes n'excédant pas pour une seule et même collision la valeur du vaisseau assuré, nous, assureurs, rembourserons aux assurés une proportion de la ou des sommes ainsi versées égale à celle existant entre nos souscriptions à la présente assurance et la valeur du vaisseau assuré. Et dans les cas où la responsabilité du navire aura été contestée avec le consentement par écrit de la majorité (en souscriptions) des assureurs sur corps et/ ou machines, nous rembourserons aussi la même proportion des frais encourus ou déboursés de ce chef. Mais si les deux navires sont en faute, alors, à moins que la responsabilité des propriétaires de l'un de ces navires ou des deux ne se trouve limitée par la loi, les recours en vertu de cette clause seront réglés d'après le principe des responsabilités réciproques comme si les propriétaires de chaque navire avaient été contraints de payer aux propriétaires de l'autre la moitié ou tout autre proportion des dommages de ce dernier qui aurait été dûment allouée en déterminant le solde ou la somme à verser par les assurés ou à ceux-ci en conséquence de cet abordage. Tous recours fondés sur la présente clause seront assujettis à une déduction de \$ 500, mais dans le cas où un recours fondé sur la clause relative aux avaries particulières viendrait s'ajouter pour le même accident au recours fondé sur la responsabilité en cas de collision, il n'y aurait lieu qu'à une seule déduction de \$ 500.

« Et il est en outre convenu que les principes posés par la présente clause s'appliqueront au cas où les deux navires appartiendront entièrement ou en partie aux mêmes propriétaires, toutes questions de responsabilité et d'étendue des obligations des deux navires l'un envers l'autre étant laissées à la décision d'un arbitre unique si les parties peuvent s'accorder sur le choix de cet arbitre, ou, à défaut d'accord, à la décision d'arbitres dont l'un sera nommé par les propriétaires gérants des deux navires et un autre par

la majorité (en souscriptions) des assureurs intéressés dans chaque navire ; les deux arbitres ainsi nommés choisiront un tiers-arbitre avant d'entrer en matière. Les termes de l'Arbitration Act de 1925 s'appliqueront à ce compromis et la décision de l'arbitre unique ou de deux quelconques des trois arbitres nommés comme il a été dit ci-dessus, sera définitive et exécutoire.

« Il est toutefois bien entendu que la présente clause ne pourra en quelque cas que ce soit s'étendre à aucune somme que les assurés auraient à verser ou verseraient pour enlèvement d'obstacles en vertu de pouvoirs conférés par la loi en conséquence de la collision, ou du chef de la cargaison ou des engagements du navire assuré, ou pour faits de morts ou de blessures de personnes.

« Il est également convenu que la responsabilité des assureurs d'après cette clause s'étendra aux collisions avec les radeaux ».

La responsabilité des assureurs s'étend en plus de la « collision avec un autre navire ou vaisseau », aux « collisions avec des radeaux ou trains de bois ». Les réclamations réglées sous l'empire de ces clauses ne sont pas sujettes à une retenue du quart, conformément d'ailleurs à la « A. H. U. A. » (American Hull Underwriters Association) form 1918, mais à une franchise fixe et forfaitaire de \$ 500 qui n'existe pas dans les clauses « Canallers only » (corps de chaland fréquentant seulement les canaux). Cette franchise est commune aux recours de tiers et aux avaries particulières, ce qui était le cas des assurances maritimes allemandes, lorsqu'elles étaient souscrites d'après le règlement de Hambourg de 1867. Toutes les règles qui ont été dégagées à propos de la « Collision clause » et de la « sister ship clause » sont applicables ici.

Il faut noter que les assureurs anglais modifient leur clause et que notamment pour les risques couverts en Belgique, ils prennent à leur charge : « trois-quarts des dommages résultant d'un abordage indirect que l'assuré devra supporter en regard du tiers du fait qu'il doit indemniser les avaries du bateau et/ou de sa cargaison causées par

l'abordage ». Le but était de concurrencer les assureurs français qui couvrent fréquemment les recours de tiers provenant d'abordage indirect. Une sentence arbitrale du 14 mars 1934 ⁽¹⁾ a décidé qu'une telle clause entraînait la responsabilité des assureurs, même en l'absence de collision matérielle du bateau assuré.

§ 2. — FRANCE ET BELGIQUE

Le premier imprimé français dit « police de navigation intérieure » dans lequel on trouve expressément l'assurance des recours de tiers est celui du 1^{er} octobre 1849 ⁽²⁾ et est spécial à « la navigation des rivières et canaux du Nord ». La police du 1^{er} octobre 1849 est mixte, commune aux corps et aux marchandises ; son article premier stipule :

« La compagnie prend à ses risques toutes pertes et tous dommages qui arrivent aux objets assurés, par naufrage, échouement, feu, vent, glace et généralement tous accidents auxquels peut donner lieu la navigation des fleuves, rivières, canaux et lacs ».

L'article 42 intitulé « assurance contre les recours de tiers » est ainsi conçu :

« L'assurance des recours de tiers a pour unique objet de garantir l'assuré, jusqu'à concurrence de la somme fixée, de toutes actions qui pourraient être exercées contre lui en vertu des articles 1382, 1383 et 1384 du Code Civil, à raison des dommages et pertes que le bateau occasionnerait à d'autres bateaux ou à leurs chargements.

« En cas de sinistre, la compagnie ne paie pour chaque règlement de pertes ou avaries, ou frais, que l'excédent de 10 % du montant de la perte, de l'avarie et des frais, sans que cette franchise puisse, dans aucun cas, être moindre de Frs 100 ».

(1) A. 1934, 236.

(2) La police de navigation intérieure du 1^{er} mars 1847 « pour toute navigation autre que celle du Nord » ne contient pas de clause analogue.

Cette police a été remplacée sur la « Place de Paris » par un imprimé intitulé « Police d'assurance — Navigation intérieure », qui est divisé en quatre paragraphes :

§ 1. — *Assurances sur corps, marchandises et fret*

L'article premier est resté à peu près le même.

§ 2. — *Assurance du retirement des objets assurés*

« ART. 33. — L'assurance du retirement concerne les dépenses à faire pour retirer du fond de l'eau les objets assurés, considérés comme perdus et dont l'Etat ou les concessionnaires de canaux sont en droit d'imposer l'enlèvement à l'assuré.

« ART. 34. — La somme que par dérogation aux deux derniers paragraphes des articles 3 et 24 (3), les compagnies assurent sur le retirement est fixée dans les conditions manuscrites de la police, et les compagnies se réservent expressément la faculté, soit de faire le retirement ou sauvetage des objets assurés, soit de payer la somme qui sera dépensée pour le retirement, mais jusqu'à concurrence de celle qu'elle aura garantie.

« ART. 35. — Les compagnies ne paient, en cas de sinistre, que l'excédent des franchises fixées à l'article 22 (4).

§ 3. — *Assurances contre les recours de tiers*

« ART. 36. — L'assurance dite du recours de tiers a pour unique objet de garantir l'assuré jusqu'à concurrence de la somme fixée,

(3) Art. 3. — Les compagnies sont exemptes des dommages-intérêts, des amendes ou des indemnités quelconques que l'assuré pourrait être obligé de payer soit à l'Etat, soit à des concessionnaires de canaux, soit à tous autres intéressés, à raison de la présence au fond de l'eau des objets assurés. — Art. 24. — Conformément au dernier paragraphe de l'art. 3, les compagnies ne peuvent, en aucun cas, être obligées de faire le sauvetage des objets délaissés.

(4) Ce sont les franchises prévues pour les avaries particulières : 5 % du montant total des avaries, pertes ou frais, avec minimum de Frs 50 ; franchise doublée avec minimum de Frs 100 suivant le chargement du bateau et suivant le lieu où s'est produit le sinistre ; franchise triplée avec minimum de Frs 150 en cas de sinistre sur le Rupel, le Bas-Escaut et dans les ports de Rouen et d'Anvers.

des actions qui pourraient être exercées contre lui en vertu des articles 1382, 1383 et 1384 du Code Civil, à raison des dommages et pertes matériels que le bateau assuré occasionnerait, par abordage direct à d'autres bateaux ou à des trains de bois.

« ART. 37. — Les compagnies sont exemptes des dommages occasionnés aux ponts, écluses, barrages ou autres ouvrages d'art à moins de convention contraire.

« ART. 38. — Les compagnies ne répondent que des dommages matériels; elles ne répondent, en aucun cas, des dommages-intérêts, des indemnités pour retard, défaut de livraison, jours de planches, chômages ou surestaries, non plus que des amendes que l'assuré pourra être condamné à payer.

« Toutefois, sur la demande de l'assuré, pourront être comprises pour un montant spécialement agréé dans la somme couverte sur recours de tiers et assurées aux mêmes conditions, les indemnités d'immobilisation (toutes autres exclusions ci-dessus étant maintenues) que l'assuré pourrait être obligé de payer, d'accord avec les Compagnies, soit à titre amiable, soit judiciairement, aux propriétaires ou ayants droit de bateaux avariés par abordage direct avec leur propre bateau.

« Les dites indemnités d'immobilisations dues par les compagnies seront calculées sur le nombre de jours fixés, lors de l'expertise, pour la durée normale des réparations des dommages matériels résultant de l'événement.

« ART. 39. — Les compagnies ne paient pour chaque règlement d'avaries, perte ou frais que l'excédent de 10 % du montant total de l'avarie, de la perte ou des frais sans que cette franchise puisse être moindre de 100 francs.

« Cette franchise est portée à 15 % sans qu'elle puisse être moindre de Frs 150 en cas de sinistre survenant dans les limites du port de Rouen et en aval, ainsi que sur le Rupel et le Bas-Escaut, en aval de Gand. Ces différentes franchises sont également applicables en cas d'assurance des dommages aux ouvrages d'art. »

§ 4. — *Dispositions générales*

« ART. 41. — Les sommes souscrites par les compagnies sont la limite de leurs engagements, elles ne peuvent jamais être tenues de payer, en un ou plusieurs règlements, une somme supérieure à celle assurée. »

La « police de navigation intérieure », actuellement en usage général, en France ⁽⁵⁾, date du 24 janvier 1929 et est aussi divisée en quatre paragraphes :

§ 1. — ASSURANCES SUR CORPS, MARCHANDISES, FRET, AGRÈS, MOBILIERS ET ANIMAUX DE HALAGE

Risques couverts :

« ARTICLE PREMIER. — Les assureurs prennent à leurs risques tous dommages et pertes matériels qui arrivent aux objets assurés par naufrage, échouement, abordage, feu, foudre, vent, glace et généralement tous accidents de navigation sur les fleuves, rivières, canaux et lacs, officiellement reconnus navigables, à condition que les dits accidents de navigation proviennent d'une cause extérieure aux objets assurés.

« S'il y a stipulation dans la police, avec indication des valeurs assurées, ils peuvent répondre des agrès ou appareils (mât et bachot compris), des meubles et effets d'habillement, à l'exclusion de tous autres objets tels que : bijoux, titres, monnaies et valeurs. Ils peuvent également garantir la mort accidentelle des animaux de halage mais seulement pendant que ceux-ci sont à bord du bateau assuré ; le tout à condition que le sinistre ait pour cause un incendie ou un accident de navigation atteignant le corps même du bateau.

Règle proportionnelle :

« ART. 25. — Lorsque les assureurs n'ont pas assuré la valeur totale des objets compris dans la police, ils ne paient, en cas de

(5) La plupart des Compagnies d'assurances souscrivant des risques fluviaux ont des imprimés qui leur sont propres, mais qui ne diffèrent de celui du 24 janvier 1929 que sur des points de détail.

sinistre, les pertes, les avaries et les frais, qu'au prorata de la somme assurée par eux...

§ 2. — ASSURANCE DU RETIREMENT DES OBJETS ASSURÉS

« ART. 26. — L'assurance du retirement concerne les dépenses à faire pour retirer du fond de l'eau les objets assurés, considérés comme perdus et dont l'Etat ou les concessionnaires de canaux sont en droit d'imposer l'enlèvement à l'assuré.

« ART. 27. — La somme que, par dérogation au dernier paragraphe des articles 20 et 24, les assureurs couvrent sur le retirement, est fixée dans les conditions particulières de la police, et les assureurs se réservent expressément la faculté, soit de faire le retirement ou sauvetage des objets assurés, soit de payer la somme qui sera dépensée pour le retirement, mais jusqu'à concurrence de celle qu'ils auront garantie, et sous déduction des franchises fixées à l'article 18 (6).

§ 3. — ASSURANCE CONTRE LE RECOURS DE TIERS

« ART. 28. — L'assurance du recours de tiers a pour unique objet de garantir l'assuré des actions qui pourraient être exercées contre lui en vertu des articles 1382, 1383 et 1384 du Code Civil, à raison des dommages et pertes matériels que le bateau assuré occasionnerait par abordage direct à d'autres bateaux et à leurs chargements ou à des trains de bois.

« ART. 29. — A concurrence du capital couvert sur ce risque aux conditions particulières, les assureurs répondent des dommages occasionnés directement par heurt du bateau aux ponts, écluses, barrages ou autres ouvrages d'art.

« ART. 30. — Les assureurs ne répondent que des dommages matériels à l'exclusion de tous dommages-intérêts, et indemnités

(6) Ce sont les franchises prévues pour les avaries particulières dont les minima ont été élevés à 300 fr., 450 fr., 600 et 750 fr.

quelconques qui pourraient être dus par l'assuré comme conséquence de ces dommages matériels.

« Toutefois, en cas de convention spéciale, ils répondent des jours de planches, chômage ou surestaries dans les conditions fixées à l'article 28 pour les dommages matériels. Dans le cas où cette assurance aurait été consentie, les surestaries seront réglées uniquement pour la durée des réparations et seulement à compter du sixième jour.

« ART. 31. — Les assureurs ont seuls le droit de transiger avec les tiers lésés, l'assuré leur donnant à cet effet tous pouvoirs nécessaires. Ils seront déchargés de toute garantie en cas de transaction faite sans leur autorisation ou leur concours, ou en cas de reconnaissance ou acceptation de responsabilité.

« En cas de contestation avec les tiers ou de poursuites de la part du Ministère Public, les assureurs auront exclusivement la direction du procès. A cet effet, l'assuré devra, sous peine de déchéance, leur remettre, dès leur réception et, en tout cas au plus tard dans les 48 heures qui suivront, tous avis, lettres, avertissements, convocations, actes extrajudiciaires ou pièces de procédure qui lui seraient signifiés personnellement ou à ses préposés, pour que les assureurs puissent y répondre en temps utile.

« ART. 32. — Lors des règlements des dommages matériels causés aux tiers ou aux ouvrages d'art, les assureurs, ne paient, pour chaque règlement d'avaries, pertes ou frais, que l'excédent de 10 % du montant de l'avarie, de la perte ou des frais, sans que cette franchise puisse être moindre de 300 francs.

§ 4. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

« ART. 33. — Les sommes souscrites par les assureurs sont la limite de leurs engagements, ils ne peuvent jamais être tenus de payer, en un ou plusieurs règlements au cours de la police, une somme supérieure à celle assurée sur chaque risque.

« Toutefois l'assuré aura la faculté, après un sinistre, de faire reconstituer par avenant le montant primitif des valeurs assurées,

moyennant un supplément de prime calculé pour le temps restant à courir à partir du jour du sinistre jusqu'à l'expiration de la police.

« ART. 35. — Toute action en remboursement de pertes, avaries ou frais est non recevable si elle n'est pas présentée dans le délai d'un mois, à compter du jour du sinistre. La prescription de cette action sera d'un an à compter de la notification d'un rejet total ou partiel de la réclamation. Cette notification sera valablement faite par lettre recommandée, adressée au domicile dans les conditions particulières ».

Les textes de ces polices sont communs à la France et à la Belgique, car si l'assurance sur corps de navires est souscrite sur la place de Londres, aux conditions et clauses anglaises, l'assurance sur corps de chalands est le plus souvent souscrite aux clauses et conditions françaises. Smeesters, dans son ouvrage précité ⁽⁷⁾, indique en effet que : « La clause couvrant les recours de tiers est souvent rédigée comme suit : l'assurance du recours de tiers a pour unique objet de garantir l'assuré de toutes les actions qui pourraient être exercées contre lui, en vertu des articles 1382, 1383 et 1384 du Code Civil, à raison des dommages et pertes que le bateau assuré occasionnerait par abordage, à d'autres bâtiments et à leurs chargements », ce qui n'est autre que l'article 36 de la police française.

L'article 33 de la police de 1929, comme d'ailleurs l'article 41 de la précédente, débute par les mots « les sommes souscrites par les assureurs », car dans toutes polices fluviales couvrant seulement les corps de chalands, il y a, en général, trois sommes assurées ⁽⁸⁾. La première, visée par l'article 25 (§ 1) est la valeur de l'assurance sur corps de chaland : il y a une véritable assurance de chose, puisque l'assureur sait quel est le montant des sommes qu'il

(7) Op. cit., II, p. 416.

(8) Il peut y en avoir plus si l'assurance, au lieu de porter uniquement sur le corps, porte aussi sur les marchandises et/ou les agrès, et/ou les meubles et/ou les animaux de halage.

peut avoir à décaisser en cas de perte totale des objets assurés. Cette somme est, en conséquence, sujette à application de la règle proportionnelle et de la réduction en cas de majoration. La deuxième, visée par l'article 27, est relative à l'assurance du retirement, et la troisième, que rappelle l'article 29, a trait à l'assurance contre le recours de tiers. Ces deux dernières sommes sont fixées librement par l'assuré et peuvent varier à l'infini ; elles n'ont absolument aucun rapport avec la valeur du corps ; elles peuvent être de la moitié, du tiers, du double, du triple ou même dix fois plus fortes. Cela vient de ce qu'il est absolument impossible de prévoir à l'avance, au moment de la signature de la police, tout ce qui pourra se produire et ce que l'assuré sera obligé de déboursier. Il est donc impossible de parler d'assurance insuffisante ou de majoration de la valeur d'assurance. Le caractère indemnitaire du contrat d'assurance sera respecté, grâce à la règle suivante : « l'assuré n'a droit au remboursement que de ce qu'il a été obligé de payer ».

La « Police de navigation intérieure » contient en réalité, trois polices, l'une relative à une assurance de chose et les deux autres afférentes à des assurances de responsabilité. La situation est exactement la même qu'en assurance-incendie ou en assurance-automobile ; il y a trois sommes assurées et trois primes, alors qu'en droit maritimes (conception française), il y a une seule valeur assurée et une seule prime. Cela tient à l'absence d'un article analogue à l'article 216 C. Com. : l'abandon du navire et du fret est inconnu en droit fluvial. Le propriétaire d'un chaland est responsable suivant le droit commun, c'est-à-dire d'une façon illimitée ; les sommes qu'il peut être amené à payer, à la suite d'un sinistre, soit aux tiers, soit à l'Etat ou aux concessionnaires des canaux ne sont limitées en aucune manière.

Il y a donc trois polices accolées ; la situation rappelle un peu celle qui existe en Angleterre et aux Etats-Unis que ce soit en droit maritime ou en droit fluvial, mais avec cette

différence toutefois qu'ici les polices ne sont pas complètement indépendantes comme c'est le cas pour la « collision clause ». Les paragraphes 1, 2 et 3 de l'imprimé fluvial, sont certes, totalement indépendants les uns des autres, mais par contre les dispositions du paragraphe 4 s'appliquent indistinctement aux trois premiers. Pour interpréter un article du paragraphe 3, on ne pourra pas faire appel à une disposition insérée au paragraphe premier, sauf bien entendu quand il y a un renvoi formel comme c'est le cas pour l'article 27 (§ 2) qui vise notamment les franchises fixées à l'article 18 (§ 1^{er}). C'est ce qu'a décidé la Cour d'appel de Paris, par arrêts des 18 mai 1927 et 12 janvier 1929 ⁽⁹⁾. La clause d'une police d'assurance fluviale se trouvant sous la rubrique « assurance sur corps... » (§ 1^{er}) et excluant de l'assurance les sinistres causés par une contravention aux règlements de la navigation commise par les marins, est inapplicable en matière d'assurance de recours de tiers (§ 3) car elle n'est pas prévue par cette dernière rubrique et que, de plus, les termes employés par l'article 28 sont absolument généraux. Il en serait de même pour le vice propre, pour le défaut d'entretien, de surveillance ou de garde, pour la baraterie du patron ou des marins (exclusions de l'article 2 du § 1^{er}) et même la faute personnelle de l'assuré est couverte sauf si elle est équipollente au dol et sur ce dernier point, contrairement à ce qui se passe en droit maritime ; si donc le bateau assuré abordait par suite du vice propre, un autre bâtiment, les assureurs seraient responsables des recours de tiers ainsi encourus car le paragraphe 3 est muet sur ces diverses exemptions. De même, l'assurance du retirement et l'assurance contre le recours de tiers ne sont pas suspendues même si les marchandises énumérées à l'article 3 se trouvent à bord ou s'il entreprend une navigation interdite par l'article 4. De même, malgré l'inobservation des articles 8 à 13 placés sous le titre « Obligations de l'assuré », celui-ci est néanmoins couvert par les paragraphes 2 et 3.

(9) Dor. Sup. 5-335 et 7-129.

A. — RISQUES COUVERTS. — a) *Assurance contre le recours de tiers*. La police de 1849 portait : « à raison des dommages et pertes que le bâtiment occasionnerait à d'autres bateaux ou à leurs chargements ». Étaient donc à la charge des assureurs, toutes les avaries causées à des bateaux ou à leurs chargements de quelque manière que l'accident soit survenu, qu'il y ait eu abordage ou entrechoquement, qu'il y ait eu abordage direct ou indirect, qu'il y ait eu remous ou que le bateau assuré ait, par sa navigation négligente, obligé un bateau à s'échouer ou à se faire des avaries en heurtant contre un corps fixe ou flottant. Seuls étaient exclus les dommages causés aux autres objets que les bateaux et leurs chargements : pont, barrage, écluse, etc...

Les polices qui suivirent celle-ci restreignirent la responsabilité des assureurs au seul cas d'abordage, comme c'est le cas pour celle citée par M. Smeesters. Les assurés habitués à ce que leurs assureurs leur remboursent toutes les avaries occasionnées à des bateaux essayèrent de soutenir que peu importait qu'il y ait eu abordage direct ou abordage indirect. D'après eux, il n'était pas nécessaire que l'abordage ait eu lieu entre le bateau assuré et un autre bâtiment, que le bateau assuré eût été l'instrument matériel ayant causé le dommage. La Cour de Bruxelles par arrêt du 21 mai 1909 ⁽¹⁰⁾ a décidé, dans une espèce où il s'agissait d'un abordage survenu entre deux bateaux à la suite d'une fausse manœuvre du patron du bateau assuré, qu'« en déclarant garantir les recours à raison des dommages et pertes que le bateau assuré occasionnerait par abordage, à d'autres bateaux et à leurs chargements, la Société d'assurance a dû vouloir limiter la garantie au cas où le bateau assuré serait l'instrument matériel direct ayant causé le dommage ; que l'interprétation donnée à la convention par les assurés étend le risque accepté par l'assureur, que, d'ailleurs, si un doute était possible, sur la por-

(10) A. 1909-32.

tée de la clause litigieuse, encore celle-ci devrait-elle être interprétée dans le sens le plus favorable à l'assureur contre l'assuré qui a stipulé le risque ». Depuis lors, pour éviter tout malentendu sur la portée de la clause, les assureurs stipulent toujours qu'il s'agit « d'abordage direct ». Toutefois, depuis un certain nombre d'années, certaines clauses particulières couvrent les recours de tiers naissant « d'abordage direct ou indirect » ; les assureurs seront donc responsables des abordages dont le bateau assuré sera responsable, quand il aura abordé l'un des bâtiments et l'aura jeté sur un autre. Cependant, si le bateau assuré en aborde un autre, qui se fait des avaries en heurtant une digue, un pont ou même le fond, les assureurs ne seront responsables que des recours de tiers dus à l'abordage et non point de ceux dus au heurt indirect ⁽¹¹⁾, même quand ils couvrent le heurt contre un ouvrage d'art, comme c'est le cas de la police de 1929.

La police de navigation intérieure de la « Place de Paris » (art. 34) garantissait l'assuré des recours de tiers « à raison des dommages et pertes matériels que le bateau assuré occasionnerait par abordage direct à d'autres bateaux ou à des trains de bois » et l'article 37 excluait expressément les dommages causés aux ouvrages d'art, à moins de convention contraire. La formule employée par l'article 36 ajoute l'abordage avec des trains de bois, mais par contre supprime les dommages aux chargements des bateaux abordés. De plus cet article ne vise que les « dommages matériels », mots qui sont expliqués par l'article 38 : les assureurs ne répondent plus que s'il y a convention spéciale, du chômage ou des surestaries qui peuvent être dus aux propriétaires des chalands abordés ⁽¹²⁾.

Par la police du 24 janvier 1929, les assureurs se chargent des recours de tiers « à raison des dommages et pertes

(11) C. d'Appel de Rouen du 27 octobre 1932, publié en annexe au *Traité de droit fluvial français* de MM. BERNARDIN et BÉRARD, p. 260.

(12) L'art. 30 de la police de 1929 est analogue à l'art. 38, mais ne fait partir les surestaries que du sixième jour.

matériels que le bateau assuré occasionnerait par abordage direct à d'autres bateaux ou à leurs chargements ou à des trains de bois » (art. 28) et ils répondent « des dommages occasionnés directement par un heurt du bateau aux ponts, écluses, barrages ou autres ouvrages d'art » (art. 29) car toutes les polices contenaient une dérogation à l'ancien article 37.

b) *Assurance du retirement.* — L'Etat ou les concessionnaires de canaux ont, dans la plupart des cas, le droit d'imposer au propriétaire du chaland, l'enlèvement des objets assurés qui se trouveraient à l'état d'abandon, au fond des rivières ou des canaux. Le plus souvent les épaves n'ont plus de valeur ou tout au moins une valeur inférieure aux dépenses nécessaires pour les extraire. Le propriétaire ne pouvant faire abandon, aurait subi une perte importante, que les assureurs prennent à leur charge moyennant une prime adéquate ⁽¹³⁾. Les assureurs ont, d'après l'article 34 (art. 27 de la police de 1929) le droit d'opter entre le paiement de la somme dépensée pour le retirement (avec maximum de la somme assurée) ou d'entreprendre eux-mêmes l'extraction des épaves.

B. — **CLAUDE DE TRANSACTION ET CONDUITE DU PROCÈS.** — Rien n'était prévu à ce sujet avant l'article 31 de la police de 1929. L'assuré n'a jamais, d'après cet article, le droit de transiger sans autorisation et, contrairement à certaine pratique de l'assurance maritime, les assureurs fluviaux n'insèrent jamais dans leurs polices de clause y dérogeant car il faut se rappeler que l'assurance fluviale est assimilée à l'assurance terrestre où ces clauses sont inconnues. L'assuré ne peut non plus reconnaître sa responsabilité, sinon il est déchu de son droit à indemnité.

En cas de procès intenté par le tiers lésé, ce sont les assureurs qui en ont la direction et l'assuré doit leur trans-

(13) La police de 1849 étant muette à ce sujet, les assurés restaient à découvert.

mettre, dans les quarante-huit heures tous les documents et pièces qu'il peut recevoir. Les assureurs en défendant au procès agissent tous droits réservés ⁽¹⁴⁾ et on ne peut en induire qu'ils ont reconnu leur responsabilité pour les recours de tiers en jeu. Avant de devenir un article de la police, cette manière de procéder constituait une coutume généralement suivie par tous les assureurs fluviaux et empruntée par eux à l'assurance terrestre.

Ces dispositions ne s'appliquent pas à l'assurance du retirement.

C. — FRANCHISE. — a) *Assurance contre le recours de tiers.* — La police de 1849 stipulait que, pour chaque règlement de pertes ou avaries, ou frais, les assureurs ne paieront que l'excédent de 10 % du montant de la perte, de l'avarie et des frais, sans que cette franchise puisse être inférieure à Frs 100.

La police de la « Place de Paris » prévoyait une franchise de 10 % avec minimum de 100 francs et une de 15 % (minimum de 150 francs) quand le sinistre qui donnait lieu à recours de tiers avait lieu à Rouen, sur le Rupel et le Bas-Escaut.

La police du 24 janvier 1929 revient à la pratique antérieure et prévoit que tous les recours de tiers sont sujets, quel que soit le lieu du sinistre, à une franchise de 10 % du montant de l'avarie, de la perte ou des frais sans qu'elle puisse être moindre de 300 francs. Cette franchise est analogue à la retenue stipulée par la police française d'assurance maritime pour les recours de tiers et pourtant elle a droit à la qualification de franchise, car en droit fluvial, cette déduction est toujours calculée sur la perte et non point comme en droit maritime, sur la valeur d'assurance.

b) *Assurance du retirement.* — Les franchises sont les mêmes qu'en cas d'avaries au bateau assuré lui-même et elles varient de la même façon suivant le lieu où s'est produit le sinistre.

(14) Cour d'Appel de Bruxelles du 21 mai 1909. A. 1909-32.

D. — FIN DE NON-RECEVOIR ET PRESCRIPTION. — L'article 35 de la police de 1929 décide que toute action en remboursement de pertes ou avaries est non recevable si l'assuré ne l'a pas présentée dans le délai d'un mois, à compter du jour du sinistre. Ce délai extrêmement court est en général suffisant car les assureurs interviennent et conformément à l'article 31 défendent au procès s'il y a lieu. Dans le cas d'une condamnation, ce sont les assureurs qui paient directement et l'assuré n'a pas à leur formuler directement d'action en remboursement. Toutefois, si le tiers assignait après le délai d'un mois, les assureurs ne pourraient invoquer la fin de non-recevoir car l'assuré ne pouvait agir contre eux. Dans la police de la « Place de Paris », cette disposition (art. 31) faisait partie du paragraphe premier et ne pouvait par conséquent s'appliquer aux paragraphes 2 et 3.

Le même article 35 de la police de 1929 fixe le délai de la prescription à un an à compter du jour de la notification du rejet total ou partiel de la réclamation. Si donc après une condamnation au profit d'un tiers, les assureurs qui ont défendu au procès, tous droits réservés comme il a été dit ci-dessus, notifient à l'assuré que, d'après les conditions de leur police, ils rejettent le recours de tiers, l'assuré a un an pour ester en justice. Aucune disposition semblable n'existait dans les polices antérieures.

APPENDICE II

LES RECOURS DE TIERS DANS L'ASSURANCE SUR FACULTES.

Les recours de tiers sont-ils susceptibles d'exister dans l'assurance sur facultés ? Il faut écarter les recours en contribution d'avarie commune pour les raisons déjà indiquées à propos de l'assurance sur corps. Des trois conditions nécessaires pour qu'il y ait recours de tiers vis-à-vis des assureurs, deux seules sont nécessaires pour le moment : il faut un dommage causé à autrui et une faute du propriétaire de la chose ou de ses préposés, ou encore de la personne qui en a la garde. La troisième condition, nécessité d'un paiement, n'est pas à retenir du point de vue théorique car même si le tiers lésé ne réclame rien, il n'en existe pas moins qu'il y ait lieu à recours de tiers. Les deux conditions ci-dessus peuvent-elles se trouver réunies dans le transport par mer des marchandises ? La situation sera différente suivant que le dommage causé par la marchandise aura atteint le navire sur lequel elle est transportée, ou un autre navire, ou enfin les marchandises aux côtés desquelles elle est arrimée ou même celles qui voyageront par la suite ⁽¹⁾.

(1) Une marchandise à odeur forte (produits insecticides, guano, etc.) peut imprégner la cale de son odeur et avarier d'autres marchandises (pois, lentilles, etc...) qui y seront chargées ultérieurement. De la chaux peut rester dans la cale et ronger des balles de soie, du goudron plus ou moins liquéfié peut tacher d'autres marchandises qui voyageront après dans la même cale.

Il y aura dommage causé au navire quand une partie de celui-ci aura été brûlée ou détériorée soit par un incendie dû à une marchandise voyageant en vrac et susceptible de combustion spontanée (grains, charbons, etc...) (2), soit par une explosion provoquée par des marchandises dangereuses (poudre, munitions, etc...) ou par du gaz (contenu dans des bonbonnes) se répandant dans les fonds et les cales du navire. Dans de tels cas, le propriétaire des marchandises qui ont causé le sinistre, ne les recevra qu'en partie ou endommagées ; il protestera dans les vingt-quatre heures et assignera dans le mois, suivant l'article 435 C. Com. Le capitaine, agissant pour le compte de l'armateur formera une demande reconventionnelle pour obtenir indemnisation du préjudice subi par le navire. Pour faire repousser la demande du réceptionnaire, le capitaine, s'il ne peut invoquer les clauses d'irresponsabilité du connaissement, essaiera de prouver soit le vice propre de la marchandise (comme dans l'espèce jugée par la Cour de Bruxelles) soit la faute d'un tiers (entrepreneur d'embarquement dont les ouvriers ont manipulé d'une manière défectueuse les bonbonnes de gaz), soit enfin la forme majeure ou un cas fortuit (tempête empêchant l'aération des cales). S'il arrive à faire cette dernière preuve, il ne pourra maintenir sa demande reconventionnelle ; il en sera de même s'il prouve la faute d'un tiers car il sera obligé de s'adresser à ce tiers pour obtenir réparation du préjudice dont il se plaint ; enfin s'il arrive à prouver qu'il y a vice propre (faute du propriétaire de la marchandise), il sera libéré et obtiendra gain de cause. S'il ne peut réussir à administrer l'une de ces trois preuves, il sera condamné, donc regardé comme en faute et il ne pourra se faire rembourser les avaries subies par le navire. Si, au contraire, le capitaine peut

(2) Voir arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 13 octobre 1934 : *Belgique Judiciaire*, 1935-51, rendant le chargeur responsable de l'incendie qui s'est déclaré à bord d'un bateau chargé de poudre d'aluminium parce que ce sinistre était dû au fait que, parmi la cargaison, des sacs contenaient un produit plus carburé ayant permis la composition de produits explosifs sous l'influence de l'eau.

invoquer la « négligence-clause » ou tout au moins une clause l'exonérant de l'incendie et de l'explosion (tous les connaissements en contiennent une) le chargeur devra prouver pour éviter de payer les avaries du navire, qu'il y a vice propre du navire, faute du capitaine ou d'un tiers, ou enfin force majeure. S'il ne peut y réussir, il y aura recours de tiers.

Il se peut aussi qu'une marchandise cause des dommages à un autre navire que celui sur lequel elle est chargée. Cela arrive extrêmement rarement, mais peut se présenter comme dans l'espèce déjà citée sur laquelle s'est prononcé le tribunal de Rotterdam, le 29 mai 1929 : il s'agissait de tôles chargées sur un navire et dont des extrémités dépassait le plat-bord ; ces extrémités heurtèrent un autre navire et lui causèrent des avaries. Il ne peut y avoir lieu à recours de tiers, car, dans de tels cas, il y a toujours un cas de force majeure ou une faute du capitaine, cette manière de charger n'étant pas conforme aux divers règlements en vigueur.

Il y aura enfin dommages causés à d'autres marchandises quand celles-ci auront été brûlées ou avariées par suite d'un incendie ou d'une explosion due à l'une des causes ci-dessus ou quand elles auront été endommagées par suite de l'élévation de température due à un tel incendie ; il en sera de même lorsque des marchandises auront été avariées soit par contact avec un autre produit (vernis, acides, etc...) soit par coulage d'autres marchandises (vins, huiles, nicotine, etc...), soit par la mauvaise odeur dégagée par des colis chargés à côté d'elles. Dans tous ces cas, le réceptionnaire assignera le capitaine qui invoquera les clauses de non-responsabilité contenues dans le connaissement (pour l'incendie et l'explosion) ou qui se retranchera derrière le rapport d'experts constatant le bon arrimage et fardage de la cargaison (notamment pour le coulage et le contact). Si sa responsabilité paraît engagée (mauvais arrimage, etc...) il paiera une indemnité et il n'y aura pas lieu

à recours de tiers. Il se peut aussi que le chargeur des marchandises dangereuses ait donné à l'armateur une lettre de garantie qui met ce dernier à l'abri des recours des autres chargeurs. Dans ce cas là, le signataire de cette lettre devra indemniser les chargeurs lésés et il y aura recours de tiers. Quand le capitaine invoque les clauses d'irresponsabilité du connaissement ou le bon arrimage, le réceptionnaire a le droit de s'attaquer au propriétaire des objets qui ont occasionné les avaries, et, en tout état de cause, les assureurs qui les ont réglées ont le droit d'en rendre responsable leur propriétaire, grâce à l'action directe que la jurisprudence française notamment leur accorde. Le réceptionnaire des marchandises endommagées ou ses assureurs se trouveront placés dans les conditions des articles 1381 et 1382 C. C. ⁽³⁾ et sera obligé de prouver la faute du propriétaire des autres marchandises pour obtenir réparation du préjudice à eux causé. Preuve difficile à faire ! Comment concevoir, en effet, que l'avarie aura été causée en cours de voyage, par le fait du propriétaire de la marchandise ; elle est confiée au capitaine, le chargeur n'est pas à bord et n'a aucun contact avec elle. Il faudra donc prouver que c'est le vice propre (nature propre de la marchandise, insuffisance ou défaut d'emballage, etc...) qui a causé le dommage et dans ce cas, il y aura recours de tiers. Notons qu'au point de vue pratique, le recours du propriétaire des marchandises avariées ou de ses assureurs ne peut être le plus souvent exercé, faute des éléments nécessaires pour appuyer leur réclamation : à qui appartenait la cargaison ? où a-t-elle été embarquée ? où a-t-elle été débarquée ? Quelles sont les barriques ou les colis qui

(3) L'art. 1384 C. C. est inapplicable ici, car la jurisprudence de la Cour de Cassation ne s'applique qu'à certains objets déterminés et pas aux facultés habituellement chargées. Du reste, si cette jurisprudence était étendue à tous objets, le responsable ici serait le capitaine qui, pendant le voyage, a la garde des marchandises à lui confiées et par conséquent, le réceptionnaire et ses assureurs ne pouvant agir contre le propriétaire des objets dangereux, il n'y aurait pas lieu à recours de tiers.

ont coulé surtout s'il y a plusieurs lots appartenant à des personnes différentes ? Comment discriminer entre les avaries, celles qui sont le fait de chaque lot ? etc... En fait d'ailleurs, le propriétaire des marchandises avariées est désintéressé par ses assureurs qui s'ils le peuvent, exercent le recours contre le capitaine.

En résumé, les recours de tiers sur facultés seraient basés soit sur le vice propre, soit sur une cause indéterminée, soit enfin sur une lettre de garantie.

★★

A l'heure actuelle, aucune police d'assurance sur facultés ne prévoit expressément les recours de tiers. Quelles seraient les solutions adoptées, si un jour ou l'autre de telles réclamations se produisaient ?

En Angleterre et aux Etats-Unis, les tribunaux décideraient sans aucun doute que les assureurs n'en sont pas responsables : en effet, la police sur facultés en usage est, à peu de chose près, la même que celle des affaires de *Vaux v. Salvador* et *The General Mutual Insurance Co v. Ebenezer B. Sherwood*.

Il en serait certainement de même en Allemagne et aux Pays Scandinaves car les paragraphes 820 et 821 du H.G.B. et l'article 249 du Code maritime scandinave prévoient exclusivement l'assurance sur corps.

En France, en Belgique, aux Pays-Bas et en Italie, quelle serait la solution adoptée par les tribunaux ? La Cour de Cassation française suivrait-elle ses trois arrêts des 23 décembre 1857, 12 février 1861 et 4 mars 1861 ou celui du 22 novembre 1876 ? Il semble que ce soit le système admis (rejet des recours de tiers non expressément prévus) par ce dernier arrêt qui dût l'emporter pour toutes les raisons énumérées dans la première partie et ce d'autant plus que l'article 216 C. Com. ne joue pas ici.

Admettons pour l'instant que les tribunaux de ces qua-

tre pays décident que les assureurs sur facultés sont responsables d'office des recours de tiers. Que va-t-il en résulter pour les assureurs ? Les recours de tiers sont assimilés aux avaries particulières et par conséquent les assureurs ne les doivent pas quand l'assurance est conclue F. P. A. sauf quand ils résultent d'un des cas énumérés (l'incendie est le seul parmi ceux prévus à l'article 10 de l'imprimé du 1^{er} octobre 1928, qui soit susceptible de produire ici des recours de tiers), il en sera de même pour tous ceux qui proviennent du vice propre, risques dont ils sont exonérés par l'article 5 (§ 1^{er}, al. 3) du même imprimé. Les recours de tiers que l'assuré aura été obligé de payer en vertu d'une lettre de garantie ne sauraient non plus concerner les assureurs, car d'une part, il y a obligation prise par l'assuré, obligation qui augmente leur responsabilité en dehors du contrat et d'autre part il y a « fait de l'assuré » dont l'article 5 (§ 1^{er} al. 4) les exonère. Il ne seraient donc responsables d'office que des recours de tiers basés sur une cause indéterminée. Dans ce cas les assurés seraient fort mal protégés car les assureurs paieront au maximum (art. 15 du même imprimé) la somme assurée qui devra leur suffire pour s'indemniser de la perte de leurs propres marchandises (perte due à un sinistre subséquent par exemple) et pour payer les recours de tiers dont le montant peut être illimité.

Si les tribunaux les rejettent, quelle solution conviendrait-il d'adopter ? On ne peut songer à imiter les solutions du droit maritime, que ce soit la conception anglaise, allemande ou française, car l'article 216 C. Com. n'étant pas applicable, les assurés seraient illusoirement protégés. Il faut adopter le système de l'assurance fluviale : il y aura deux polices et deux sommes assurées. Les assureurs seront responsables des recours de tiers dus au vice propre car il y a assurance de responsabilité et non plus assurance maritime proprement dite. De telles assurances ne tomberaient donc pas sous le coup de l'article 351 C. Com. qui,

à l'encontre de l'article 353 C. Com. ne prévoit pas la possibilité d'une clause contraire quoiqu'elles soient jugées valables même en assurance maritime par une bonne partie de la doctrine ⁽⁴⁾.

(4) DE COURCY, *op. cit.*, II, p. 75 ; J.-V. CAUVET, *op. cit.*, I, n° 552 ; LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, VI, N° 1245 ; M. RIPERT, *op. cit.*, III, n° 2698. En sens contraire, DESJARDINS, *op. cit.*, II, n° 276, et VI, n° 1404 qui invoque le *Guidon de la mer* et les *Commentaires de l'Ordonnance de 1681*.

BIBLIOGRAPHIE

- ABBOTT (Ch.). — A treatise of the law relative to merchant ships and seamen. London, 1802 ; 7^e Ed. par W. Shee, London 1844.
- ALAUZET (L.). — Commentaire du Code de Commerce et de la Législation commerciale. Paris, 1879, 6 vol.
- American Digest Century*. Edition of the.. St Paul, 1901.
- ARNOULD (J.). — On the law of marine insurance. 1^{re} Ed.; 6^e Ed., et ss., par D. Maclachlan. Londres, 1887, 2 vol.
- AUDOUIN (E.). — Les clauses franc d'avaries... dans l'assurance maritime, article dans *Dor*, 16, I.
- Commentaires de la police française d'assurance maritime sur corps de navires à vapeur, du 1^{er} novembre 1928. *Bulletin des Assurances maritimes*, N^o V-VI (24-25) de novembre-décembre 1928.
- Sister-ship clause, article dans *Dor*, 19, I.
- AUTRAN (F.-C.). — Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes. 2^e Ed. par de Bévotte. Paris, 1902.
- BEAUCHET (L.). — De l'abordage en droit allemand, article dans *Aut.*, I, 183.
- BEAUSSANT (A.). — Code Maritime, ou lois de la marine marchande; administratives, de commerce, civile et pénale. Paris, 1839-1840, 2 vol.
- BEDARRIDE (J.). — Commentaire du Code de Commerce, livre II : du commerce maritime. Paris, 1859.
- BENECKE (W.). — Treatise of the principles of indemnity in marine insurance. Traduction par Dubernard. Paris, 1825, 2 vol.
- BERNARDIN (F.) et BÉRARD (E.). — Traité de droit fluvial français. Paris, 1934.

- BLANCART (L.). — Documents inédits sur le commerce de Marseille au moyen-âge. Marseille, 1884-85, 2 vol.
- BOISTEL (A.). — Précis de droit commercial. Paris, 1884.
- BONNECASE (J.). — Traité de droit commercial maritime. Paris, 1923.
- BOSC (A.). — La loi anglaise de 1906 sur les assurances maritimes. *Thèse*. Paris, 1910.
- BOULAY-PATY (P.-S.). — Cours de droit commercial maritime. Paris, 1834, 4 vol.
- Traité des assurances et des contrats à la grosse d'Emérigon. Rennes, 1827, 2 vol.
- BOUTAUD (E.). — Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes. Paris, 1896.
- BOUVIER (J.). — A. Law Dictionary. 14^e Ed. Philadelphia, 1880, 2 vol.
- BRUEDERS (P.). — Annuaire des Assurances maritimes, 1914
Bulletin de la Société d'Etudes législatives.
- Bulletin des Assurances Maritimes*, édité par Paperin (a cessé de paraître en 1935).
- CAPITAN (H.). — Vocabulaire juridique. rédigé sous la direction de... Paris, 1930.
- CARPENTIER (A.). — Répertoire Général alphabétique du droit français. Paris, 1890.
- CAUMONT (A.). — Dictionnaire universel du droit commercial maritime. Paris, 1867.
- CAUVET (E.). — Traité des assurances maritimes. Paris, 1874, 2 vol.
- CAUVET (J.-V.). — Traité sur les assurances maritimes. Paris, 1862, 2 vol.
- CHALMERS (M.-D.). — Marine insurance act 1906. London, 1932.
- CHAUFONT (A.). — Les assurances, leur passé, leur présent, leur avenir. Paris, 1884-86, 2 vol.
- Clarus, Notes on marine insurance. London, 1932.
- CLEIRAC (E.). — Us et coutumes de la mer. Bordeaux, 1647.
- COLIN (A.) et CAPITAN (H.). — Cours élémentaire de droit civil. Paris, 1930, 3 vol.
- COSACK (C.). — Lehrbuch des Handelsrecht, 4^e Ed. Stuttgart, 1898.
- COULON (H.) et HUARD. — Code pratique des assurances maritimes. Paris, 1888, 2 vol.

- COURCY (A. DE). — Commentaires des polices françaises d'assurance maritime. 1^{re} Ed., 1874 ; 2^e Ed., 1888.
- Questions de droit maritime. Paris, 1879, 4 vol.
- CRESP (P.-P.). — Cours de droit maritime. Paris-Aix, 1876-82, 4 vol.
- CRUMP (F.-O.). — Principles of the law relating to marine insurance. London, 1875.
- DAGEVILLE (G.-F.). — Code de Commerce, expliqué par la jurisprudence. Paris, 1828.
- DALLOZ (D. et M.). — Répertoire méthodique et alphabétique de législation, de doctrine et de jurisprudence. Paris, 1850. Supplément, Paris, 1890.
- DANJON (D.). — Traité de Droit maritime. Paris, 1914, 6 vol.
- DELMAS (J.). — Etude de l'assurance-responsabilité. *Thèse*. Paris, 1923.
- DELVINCOURT (M.). — Institutes de droit commercial français. Paris, 1810, 2 vol.
- DEMANGEAT (Ch.). — Traité de droit commercial de M. Bravard-Veyrières, publié, annoté et complété. Paris, 1888-92, 6 vol.
- DESJARDINS (A.). — Traité de droit commercial maritime. Paris, 1887.
- Dictionnaire de la Marine.*
- DUER (J.). — Law and Practice of marine insurance. New-York, 1846, 2 vol.
- DUFOUR (Ed.). — Droit maritime. Paris, 1859.
- DURAND (J.-G.-E.). — Etude sur le prêt maritime et sur les assurances maritimes en droit français. *Thèse*. Bordeaux, 1873.
- EHRENBERG (V.). — Handbuch des gesaigten Handelsrecht. Leipzig, 1913-23, 8 vol.
- EMERIGON (B.-M.). — Traité des Assurances et des contrats à la grosse. Marseille, 1783, 2 vol.
- ESTRANGIN (M.). — Traité du contrat d'assurance de Pothier. Marseille, 1810.
- FELDMAN (A.). — Notes et questions de droit maritime. Paris 1906.
- FLANDERS (H.). — A treatise on maritime law. Boston, 1852.
- FREMERY (A.). — Etude de droit commercial. Paris, 1833.
- FRÉMONT (R.). — Code de l'abordage. Paris, 1896.
- FRESQUET (R. DE). — Précis du cours de droit commercial maritime. Aix, 1871.

- GIRARDEAU (L.) et COURTOIS. — Traité théorique, pratique et complet des assurances maritimes. Paris, 1837.
- GOVARE (P.). — L'assurance maritime anglaise. Paris, 1904.
- GOW (W.). — Marine Insurance. A handbook. 4^e Ed. London, 1913.
- GRIGGS (E.). — Un commentaire de la clause d'abordage anglaise. *Bulletin des assurances maritimes*, II, III et IV (45, 46 et 47).
- GROS (G.). — Contentieux pratique des assurances maritimes. Paris, 1910.
- HAGUE (F.-G.) et CRUYSMANS (F.). — Pandectes belges. *Corpus juris belgici*.
- HAMON (G.). — Histoire générale de l'assurance en France et à l'Etranger. Paris, 1897.
- HÉMARD (J.). — Théorie et pratique des assurances terrestres. Paris, 1924, 2 vol.
- HOLMAN (H.). — L'assurance mutuelle d'indemnité. Article dans *Dor*, 13, 2.
- HOPKINS (M.). — A manual of marine insurance. London, 1867.
- JACOBS (V.). — Etude sur les assurances maritimes et les avaries. Bruxelles, 1885, 2 vol.
- Le droit maritime belge. Bruxelles, 1889, 2 vol.
- JONES (A.). — Etude sur les assurances maritimes en Angleterre. Paris, 1879.
- Journal des assurances (Le)*. — Depuis 1849.
- KALTENBORN (C. VON). — Grundsätze des practischen Seerechts. Berlin, 1851.
- KENT (J.). — Commentaries on american law. 3^e Ed. New-York, 1836, 4 vol.
- LACOUR (L.). — Précis de droit commercial. Paris, 1912.
- LAFOND DE LURCY (G.). — Guide Général des assurances maritimes et fluviales. Paris, 1855.
- LAGET DE PODIO (Chevalier). — Traité des questions sur l'assurance maritime. Marseille, 1847, 2 vol.
- LAURIN (A.). — Cours de droit maritime de Cresp, annoté, complété et mis au courant de la jurisprudence la plus récente. Paris-Aix, 1885, 4 vol.
- De la responsabilité du capitaine en cas d'abordage, quand il se trouve un pilote à bord. Article dans *Aut.*, I, 548.

- LEJEUNE (Ch.). — Notes sur les assurances maritimes et fluviales en Belgique. Article dans *le Droit Maritime* de 1911
- LEMONNIER (Ch.). — Commentaire sur les principales polices d'assurances maritimes usitées en France. Paris, 1843, 2 vol.
- LEVILLAIN (Ch.). — Note au D. 1882-II-73.
— Note au D. 1888-II-169.
- LEVY (A.). — Magazyn van Handelregt. Mélanges. 1860.
- LOCCENIUS (J.). — De jure maritimo et navali. Holmia. 1650.
- LOCRÉ (J.-G.). — Esprit du Code de Commerce. Paris, 1807-13, 10 vol.
- LOWNDÈS (R.). — A practical treatise on the law on marine insurance. London, 1885.
- LUZZ (J.). — Protocolle der Kommission zur Berathung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs. Wuerzburg, 1858.
- LYNCKER (J.-P.). — De Bodmeria. Iena, 1684.
- LYON-CAEN (Ch.). — Note au S. 1883-II-1.
- LYON-CAEN (Ch.) et RENAULT (L.). — Traité de droit commercial. 5^e Ed. Paris, 1932, 8 vol.
- MAC-ARTHUR (Ch.). — The contract of marine insurance. 2^e Ed. London, 1890.
- Marine Insurance clauses.* Edition Witherby and C^o.
- MARSDEN (R.-G.). — Admiralty cases. London, 1915-16, 2 vol.
— A treatise on the law of collisions at sea. London. 1^{re} Ed., 1880 ; 2^e Ed., 1885.
- MARSHALL (Ch.). — Treatise on the law of insurance. 3^e Ed. par S. Marshall. 1823, 2 vol.
- MERLIN (M.). — Répertoire universel et raisonné de jurisprudence. Paris, 1827.
- MICHEL (I.). — Essai d'une théorie générale sur l'assurance-responsabilité. Thèse. Paris, 1914.
- MISS (L.). — Traduction du Traité de droit commercial de Cosack (6^e Ed.). Paris, 1904-05, 2 vol.
- Moniteur des Assurances (Le).* — Depuis 1838.
- MOREL (A.). — Manuel de l'assuré. Paris-Anvers, 1848.
- NIBOYET (J.-P.). — Rapport présenté à la Commission de navigation fluviale de la Société d'Etudes législatives. *Bulletins* de 1923.

- NIZZE (R.). — Das allgemeine Seerecht der civilisierten Nationen. Rostock, 1857.
- Observations des Tribunaux de Cassation et d'Appel, des Tribunaux et Conseils de commerce, sur le projet de Code de Commerce.* Paris, An XI.
- OWEN (D.). — Marine insurance. Notes and clauses. London, 1883.
- PARDESSUS (J.-M.). — Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle. Paris, 1828, 6 vol.
- PARK (J.-A.). — A system of the law of marine insurance. London, 1787 ; 8^e Ed., 1882.
- PERCEROU (J.). — Cours de droit maritime. Paris, 1928-29.
- PETERSEN (F.-S.). — Revised general statutes for norwegian marine insurance, septembre 1894.
- PHILLIPS (W.). — A treatise on the law of insurance. 5^e Ed. Boston, 2 vol., 1867.
- POEHL (F.). — Darstellung des Seeassecuranzrecht. Hamburg, 1832-34.
- POTHIER (R.-J.). — Traité du contrat d'assurance et du contrat de prêt à la grosse, 1767. Ed. Bugnet. T.V. -
- RIPERT (G.). — Droit maritime. Paris. 3^e Ed., 1930, 3 vol
- RIPERT (G.) et AUDOIN (E.). — Commentaires de la police sur corps du 1^{er} septembre 1913. Paris, 1922.
- RITTER (C.). — Das Recht der Seeversicherung. Hamburg, 1922.
- RUBEN DE COUDER (J.). — Pandectes françaises chronologiques.
- SACERDOTI (A.). — Il contratto di assicurazioni. Pavie, 1874.
- SCACCIA (S.). — Tractatus de commerciis et cambio. 3^e Ed. Genève, 1664.
- SCHAPS (G.). — Das deutsche Seerecht. Berlin, 1921-29, 2 vol.
- SCHOLE (M.-L.). — Dissertatio de instrumento assecurationis vulgo polizza. Thèse. Hamburg, 1707.
- SÉRIS (E.). — Essai sur les assurances maritimes à Paris. Paris, 1906.
- SIEVEKING (A.). — A brief summary of the german law relating to shipowner's liability. *Bulletin du Comité maritime international*, n^o 12.
- Das deutsche Versicherungsrecht. Hamburg, 1912.

- SMEESTERS (C.). — Droit maritime et fluvial. Bruxelles, 1911-1912, 2 vol. 2^e Ed. avec la collaboration de G. Winkelmolen. Bruxelles, 1929-1933.
- SMET (R. DE). — Traité théorique et pratique de droit comparé. Les assurances maritimes. Paris, 1934.
- SPILREIN (E.). — Le contrat d'assurance de responsabilité civile. Paris, 1934.
- STRACCHA (B.). — Tractatus de assecurationnibus. 1569.
- SUMIEN (P.). — Traité théorique et pratique des assurances terrestres et de la réassurance. Paris, 1923 ; 3^e Ed., 1931.
- THIÉBAULT (L.). — Traité théorique et pratique de l'abordage maritime. Paris, 1903.
- VALABRÈGUE (E.). — Nouveau précis de droit maritime commercial. Paris, 1898.
- VALÉRY (J.). — Contrats d'assurance maritime du xiii^e siècle. Paris, 1916.
- VALIN (R.-J.). — Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681. La Rochelle, 1766. Ed. originale, Paris, 1714.
- VALROGER (L. DE). — Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de Commerce. Paris, 1885.
- VERMOND (Ed.). — Manuel de droit maritime. 5^e Ed. Paris, 1920.
- VIVANTE (C.). — Traité théorique et pratique d'assurance maritime. Traduction par V. Yseux. Paris, 1898.
- WAHL (A.). — Précis théorique et pratique de droit maritime. Paris, 1924.
- WEILL (G.-D.). — Des assurances maritimes et des avaries. Paris, 1879, 2 vol.
- WINTER (W.-D.). — Marine Insurance, its principles and practice. New-York-London, 1919.

NOTES ANONYMES

Sur le pilotage en droit comparé. *Dor*, 3, 68.

Sous l'arrêt *Adelaïde Steamship Co Ltd, v. The King*. *Dor*. 7, 206,.

Evaluation du navire en cas de perte totale en droit comparé. *Dor*, 12, 149.

Du sens du mot « abordage » dans l'assurance maritime. *Dor*, 12, 160.

RECUEILS DE JURISPRUDENCE

A. — *Jurisprudence du port d'Anvers*, publiés par J. Couard et F. de Kinder, Anvers, de 1856 à nos jours.

AUT. — *Revue internationale du droit maritime*, publiée par F.-C. Autran, Paris, 1886 à 1924.

BELG. JUDIC. — *La Belgique judiciaire*, publiée à Louvain, à partir de 1842.

CLUNET. — *Revue de droit international et de législation comparée*, publiée par Asser, Rolin, Jacquemyns et J. Westlake, Gand, de 1869 à nos jours.

D. — *Jurisprudence générale du royaume en matière civile, commerciale et criminelle*, publiée par Dalloz, Paris, 1845 à nos jours.

DOR. — *Revue de droit maritime comparé*, publiée par L. Dor, depuis 1923, Paris.

DOR SUP. — *Supplément à la revue précédente*.

ENT. REICHGER. — *Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen*, Leipzig, de 1880 à nos jours.

H. — *Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre*, publié par J. GuérRAND, Le Havre, 1855 à nos jours.

HANS. GER. HBL. — *Hanseatische Gerichtszeitung Hauptblatt*.

J. T. C. — *Journal des tribunaux de commerce*, publié par Teulet et Camberlin, Paris, à partir de 1852.

GAZ. PAL. — *La Gazette du Palais*, Paris, de 1881 à nos jours.

GAZ. TRIB. — *Recueil de la gazette des tribunaux*, Paris, de 1898 à nos jours.

M. — *Recueil de Jurisprudence commerciale et maritime*, publié par Girod et Clarioud, Marseille, de 1820 à nos jours.

MAG. HAND. — *Magazyn van Handelsregt*, publié par A. de Vries et J.-A. Molster.

- N. — *Jurisprudence commerciale et maritime de Nantes*, publiée par Garett, Genevois et Maublanc, Nantes, de 1859 à nos jours.
- P. — *Journal du Palais*, publié par Ledru-Rollin, Paris, depuis 1835.
- S. — *Recueil général des lois et des arrêts*, publié par J.-B. Sirey, Paris, 1808 à nos jours.

TABLE DES CAS CITES

- Adelaide Steamship C° v. The King [1926] A. C. 172 ; 95 L. J. (K. B.) 213 ; 134 L. T. 258 ; 42 T. L. R. 180 ; 16 Asp. M. L. C. 579 ; 31 Com. Cas. 145 ; Dor, 7-206.
- The Arno (1895), 72 L. T. 621 ; 8 Asp. M. L. C. 5, C. A.
- Bennet Steamship C° Ltd v. Hull Mutual Steamship Protecting Society Ltd [1913] 3 K. B. 372 ; 82 L. J. (K B.) 1003 ; 109 L. T. 213 ; 29 T. L. R. 645 ; 58 Sol. Jo. 14 ; 18 Com. Cas. 274 ; affirmed. [1914] 3 K. B. 57 ; 83 L. J. (K. B.) 1179 ; 111 L. T. 489 ; 30 T. L. R. 515 ; 12 Asp. M. L. C. 522 ; 19 Com. Cas. 353, C. A.
- Blanchard, v. Equitable Safety Insurance C°, 12 All. 386.
- Burger, v. Indemnity Mutual Mar. Ass. C°, [1900] 2 Q. B. 348 ; 69 L. J. (Q. B.) 838 ; 82 L. T. 831 ; 48 W. R. 643 ; 16 T. L. R. 456 ; 44 Sol. Jo. 571 ; 9 Asp. M. L. C. 65 ; 5 Com. Cas. 315, C. A.
- Burnham v. China Mutual Ins. C° (1905), 189 Mass. 200.
- The Casthill v. Sanct John, 95 Fed. 700.
- Chandler v. Blogg. [1898] 1 Q. B. 32 ; 67 L. J. (Q. B.) 336 ; 77 L. T. 524 ; 14 T. L. R. 66 ; 8 Asp. M. L. C. 349 ; 3 Com. Cas. 18.
- Chapman v. James Fisher and Sons (1904), 20 T. L. R. 319.
- Chapman v. The Royal Netherlands Steam Navigation C°, 4 P. D. 157 ; 48 L. J. (C. H.) 449 ; 40 L. T. 433 ; 27 W. R. 554 ; 4 Asp. M. L. C. 107, C. A.
- Coe v. Smith (1860), 22 Dunl. (Ct of Sess.) 955.
- Colombian Insurance C° v. Lawrence, 10 Pet. 507.
- The Creadon (1886), 54 L. T. 880 ; 5 Asp. M. L. C. 585.
- Dixon v. Sadler (1839), 5 M. et W. 405 ; 9 L. J. (ex.) 48 ; affirmed sub nom. Sadler v. Dixon (1841), 8 M. et W. 895 ; 11 L. J. (ex.) 435.

- Everard v. Kendall (1870), L. R. 5 C. P. 428 ; 39 L. J. (C. P.) 234 ; 22 L. T. 408 ; 18 W. R. 892.
- Field Steamship C° v. Burr, [1899] 1 Q. B. 579 ; 68 L. J. (Q. B.) 426 ; 80 L. T. 445 ; 47 W. R. 341 ; 4 Com. Cas. 106 ; 15 T. L. R. 193 ; 8 Asp. M. L. C. 521 ; 43 Sol. Jo. 258.
- General Mutual Insurance C° v. Ebenezer B. Sherwood : Cour du district Sud de New-York, 1 Blatch. 251 ; Cour suprême des Etats-Unis renversant la décision ci-dessus, 14 How. 351.
- Globe and Rutgers Fire Ins. C° v. Hims, 273 Fed. 774 ; Aut. XXXIII, 186.
- Great Indian Peninsular C° v. Saunders (1861), 1 B. et S. 41 ; affirmé (1862) 2 B. et S. 266 ; 31 L. J. (Q. B.) 206 ; 6 L. T. 297 ; 9 Jur. (N. S.) 198 ; 10 W. R. 669 ; 1 Mar. L. C. 211.
- Hale v. Washington Insurance C°, 2 Storr. 176
- Harrison v. Milar (1796), 7 term. Rep. 340.
- Kiston v. Empire Mar. Ins. C°, Law. Rep. 1 C. P. 535.
- Lees v. Smith (1860), 5 H. et N. 632 ; 29 L. J. (ex) 294 ; 2 L. T. 252 ; 8 W. R. 464.
- London Ass. C° v. Companhia de Moagens, 167 U. S. 149.
- London Steamship owners Ins. C° v. The Grampian Steamship C° (1890), 24 Q. B. D. 663 ; 59 L. J. (Q. B.) 549 ; 62 L. T. 784 ; 38 W. R. 651 ; 6 Asp. M. L. C. 506, C. A.
- Mac Cowan v. Baine and Johnston, The Niobé, [1891] A. C. ; 65 L. T. 502 ; 7 T. L. R. 713 ; 7 Asp. M. L. C. 89.
- Margetts and Ocean Accident and Guarantee Corporation, [1901] 2 K. B. 792 ; 70 L. J. (K. B.) 762 ; 85 L. T. 94 ; 49 W. R. 669 ; 17 T. L. R. 538 ; 45 Sol. Jo. 557 ; 9 Asp. M. L. C. 217.
- Mathews v. Howard Insurance C°, arrêt de la Cour de New-York : 1 Kern. 9 ; arrêt de la Cour suprême renversant cette décision : 12 Bar. 234.
- Merchants Marine Insurance C° Ltd v. North of England Protecting and Indemnity Association (1926), 43 T. L. R. 107 ; 71 Sol. Jo. 82 ; 32 Com. Cas. 165, C. A.
- Midland Ins. C° v. Smith (1881), 6 Q. B. D. 561 ; 50 L. J. (Q. B.) 329 ; 45 L. T. 411 ; 45 J. P. 699 ; 29 W. R. 850.
- The Monroe, [1893], P. 248 ; 70 L. T. 246 ; 7 Asp. M. L. C. 407 ; 1 R. 642.

- Nelson v. Suffolk Insurance C°, 8 Cush. 447 ; 54 amer. 77.
- Newtown Creek Towing C° v. Actua Ins. C° (1900), 163 N. Y. 114.
- New-York and Cuba Mail Steamship C° v. American Steamship owners Mutual Protection and Indemnity Association, 1933 A. M. C. 1041 ; 1934 A. M. C. 1090 ; Dor-30-256 ; Dor-81-145.
- The North Star, 106 U. S. 17.
- The Ocean Mar. Ins. C° Ltd v. Owners of the North Britain, [1894], P. 77 ; 63 L. J. (P.) 33 ; 70 L. T. 210 ; 42 W. R. 243 ; 10 T. L. R. 104 ; 7 Asp. M. L. C. 413 ; 6 R. 673, C. A.
- The Pelton Steamship C° Ltd v. The North of England Protecting and Indemnity Association, L. L. (L. R.) XXII, 511 ; Dor-12-81.
- J. Peter and J. Peter Jr. v. Waren Insurance C°, arrêt de la Cour du Massachussetts : 3 Sumn. 389 ; 14 Pet. 1840, 99 ; arrêt de la Cour Suprême, 10 Law. 371.
- Potapsco Insurance C° v. Coulter, 3 Pet. 222.
- The Potomac, 15 Otto. 630.
- Richardson v. Burrow, non publiée, mais rapportée dans l'affaire The Normandy [1904], P. 187, p. 198.
- The Scotland (1881), 105 U. S. 24.
- Simpson v. Thompson (1877), 3 App. Cas. 279 ; 38 L. T. I. ; 3 Asp. M. L. C. 567.
- Smith v. Scott, 4, Taunt, 126.
- Steamstug John O. Carrol v. Actua Insurance C°, 1923 A. M. C. 77 ; 203 App. Div. (N. Y.) 430.
- The Stoomvaart Maatschappy Nederland v. The Peninsular and Oriental Steam Navigation C° (1882), 7 App. Cas. 795 ; 52 L. J. (P.) 1 ; 47 L. T. 198 ; 31 W. R. 249 ; 5 Asp. M. L. C. 360.
- Strong v. Harvey (1825), 3 Bing. 304 ; 4 L. J. (O. S.) (C. P.) 57 ; 11 Moore (C. P.) 72.
- Suart and Steamship Alleghany of London v. The Merchant's Mar. Ins. C° Ltd, Aut. XIV, 694.
- Tatham, Bromage and C° v. Burr, The Engineer, [1898] A. C. 382 ; 67 L. J. (P.) 61 ; 78 L. T. 473 ; 46 W. R. 530 ; 14 T. L. R. 369 ; 8 Asp. M. L. C. 400.

- Taylor v. Dewar (1864), 5 B. et S. 58 ; 3, New. Rep. 640 ; 33 L. J. (Q. B.) 141 ; 10 L. T. 267 ; 10 Jur. (N. S.) 361 ; 12 W. R. 579 ; 2 Mar. L. C. 5.
- Thompson v. Reynolds, 7 E. et B. 172 ; 3 Jur. (N. S.) 464.
- The Tongario (Cargo owners) v. Drumlauring (Owners), [1911] A. C. 16 ; 80 L. J. (P.) 9 ; 103 L. T. 773 ; 27 T. L. R. 146 ; 11 Asp. M. L. C. 520 ; sub. nom. Astral Shipping C° Ltd [Drumlauring (Owners)] v. Tongario (Owners), 55 Sol. Jo. 138.
- Union Marine Insurance v. Borwich, [1895] 2 Q. B. 279 ; 64 L. J. (Q. B.) 679 ; 73 L. T. 156 ; 11 T. L. R. 465 ; 39 Sol. Jo. 625 ; 8 Asp. M. L. C. 71 ; 1 Com. Cas. 87 ; 15 R. 546.
- De Vaux v. Salvador (1836), 4 Ad. et El. 420 ; 6 Nev et M. (K. B.) 713 ; 1 Har. et W. 751 ; 5 L. J. (K. B.) 134.
- Walkers v. Maitland (1821), 5 B et Ald. 171.
- Waters v. Merchant's Louisville Insurance C°, 11 Pet. 213.
- Western Transit C° v. Brown, 152 Fed. 476.
- Wharf v. Equitable Marine Insurance C°, 144 Mass. 68.
- William France Fenwick and C° Ltd v. Merchant's Marine Insurance C° Ltd, [1914], 3 K. B. 827 ; affirmed, [1915] 3 K. B. 290 ; 84 L. J. (K. B.) 1905 ; 113 L. T. 299 ; 31 T. L. R. 321 ; 13 Asp. M. L. C. 106 ; 20 Com. Cas. 227, C. A.
- Xenos v. Fox (1869), L. R. 4 C. P. 665 ; 38 L. J. (C. P.) 351 ; 17 W. R. 893.
- Young v. Merchant's Marine Insurance C° Ltd. [1932] 2 K. B. 705 ; 101 L. J. (K. B.) 567 ; 147 L. T. 236 ; 48 T. L. R. 579 ; 37 Com. Cas. 415, C. A.

TABLE DES CAS CITES

Abréviation des recueils de jurisprudence anglais et américains

[date] A. C.	Law Reports, Appeal Cases, House of Lords, since 1890.
Ad. et El.	Adolphus and Ellis's Reports, King's Bench and Queen's Bench, 12 vols, 1834-1842.
All.	New Brunswick Report (Allen).
A. M. C.	American Maritime Cases.
Amer.	American Decisions.
App. Cas.	Law Reports, Appeal Cases, House of Lords, 15 vols, 1875-1890.
App. Div. (N. Y.)	Appellate Division of New-York's Reports.
Asp. M. L. C.	Aspinall's Maritime Law Cases, 1870, — (current).
B. et Ald.	Bornewell and Alderson's Reports, King's Bench, 5 vols, 1817-1822.
B. et S.	Best and Smith's Reports, Queen's Bench, 10 vols, 1861-1870.
Bar.	Barbour's Reports.
Bing.	Binghams Reports, Common Pleas, 10 vols, 1822-1834.
Blatch.	Blatchford's Reports (U. S.).
Com. Cas.	Commercial Cases, 1895 — (current).
Cush.	Cushing's Reports — Massachussetts.
Dunl. (Ct of Sess.)	Dunlop, Court of Session Cases (Scotland) 2nd series, 24, vols, 1838-1862.
E. et B.	Ellis and Blackburn's Reports, Queen's Bench, 2 vols, 1852-1858.

Fed.	Federal Reporter (U. S.).
H. et N.	Hurlstone and Norman's Reports, Exchequer, 7 vols, 1856-1862.
Har. et W.	Harrisson and Wollaston's Reports, King's Bench and Bail Court, 2 vols, 1836.
How.	Howard's Reports-Philadelphie.
J. P.	Justice of the peace, 1837 — (current).
Jur. (N. S.)	Jurist Reports, New Series, 12 vols, 1855-1867.
[date] K. B.	Law Reports, King's Bench Division, since 1900.
Kern.	Kernan's Reports — New-York.
L. J. (C. H.)	Law Journal, Chancery ; 1822 — (current).
L. J. (C. P.)	Law Journal, Common Pleas, 1822-1875.
L. J. (ex.)	Law Journal, Exchequer, 1830-1875.
L. J. K. B. or (Q.B.)	Law Journal, King's Bench or Queen's Bench, 1822 — (current).
L. J. (O. S.)	Law Journal, Old Series, 10 vols, 1823-1831.
L. J. (P.)	Law Journal, Probate, Matrimonial, and Admiralty, 1861-1865.
L. R. C. P.	Law Report, Common Pleas, 10 vols, 1865-1875.
L. T.	Law Times Reports, 1859 — (current).
Law	Lawyer's Edition Supreme Court Reports.
M. et W.	Messon and Welsby's Reports, Exchequer, 16 vols, 1836-1847.
Mar. L. C.	Maritime Law Reports (Crockford), 3 vols, 1860-1871.
Mass.	Massachussetts Reports.
Moore (C. P.)	J. B. Moore's Reports, Common Pleas, 12 vols, 1817-1827.
Nev. et W. M. (K. B.)	Neville and Manning's Reports, King's Bench, 6 vols, 1832-1836.
New Rep.	New Reports, 6 vols, 1862-1865.
N. Y.	New-York Law Journal.
Otto.	Otto's Reports (U. S.).

[date] P.	Law Reports, Probate, Divorce and Admiralty Division, since 1890.
P. D.	Law Reports, Probate, Divorce and Admiralty Division, 15 vols, 1875-1890.
Pet.	Peter's Reports, Philadelphie. Boston.
[date] Q. B.	Law Reports, Queen's Bench Division, 1891-1901.
Q. B. D.	Law Reports, Queen's Bench Division, 25 vols, 1875-1890.
R.	The Reports, 15 vols, 1893-1895.
Sum.	Sumner's Reports — Boston.
Sol. Jo.	Sollicitor's Journal, 1856 — (current).
Stor.	Story's Reports — Boston.
T. L. R.	The Times Law Reports, 1884 — (current).
Taunt.	Taunton's Reports, Common Pleas, 8 vols, 1807-1919.
Term. Rep.	Term Reports (Durnford and East), fol., 8 vols, 1785-1800.
U. S.	United States Monthly Law Magazine.
W. R.	Weekly Reporter, 54 vols, 1852-1906.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

DECISIONS JURISPRUDENTIELLES ET DOCTRINALES REACTIONS QU'ELLES ONT PROVOQUEES

CHAPITRE PREMIER. -- Position de la question et solutions jurisprudentielles et doctrinales	17
SECTION I. — Position de la question	17
SECTION II. — Les solutions jurisprudentielles dans les divers pays et la doctrine	24
<i>Premier groupe</i> : Pays où les assureurs doivent payer les recours de tiers d'office	25
§ 1. — France	26
§ 2. — Belgique	33
§ 3. — Pays-Bas	36
§ 4. — Italie	38
<i>Deuxième groupe</i> : Pays où les armateurs suppor- tent les recours de tiers	38
§ 1. — Angleterre	38
§ 2. — Etats-Unis	44
<i>Troisième groupe</i> : Pays où la question a été résolue par le législateur avant de se poser devant les tribunaux	51
SECTION III. — Discussion de la solution jurispuden- tielle française	53

CHAPITRE II. — Réaction du législateur et des parties devant les solutions jurisprudentielles	109
SECTION I. — La loi	109
§ 1. — France	110
§ 2. — Belgique	112
§ 3. — Grande-Bretagne	113
§ 4. — Pays-Bas, Italie et Etats-Unis	114
§ 5. — Pays germaniques et scandinaves	115
SECTION II. — Les clauses particulières des polices	117
§ 1. — Grande-Bretagne	119
§ 2. — Etats-Unis	128
§ 3. — France	131
§ 4. — Italie	145
§ 5. — Belgique	148
§ 6. — Pays-Bas	150
§ 7. — Allemagne	154
§ 8. — Pays scandinaves	156

DEUXIÈME PARTIE

ÉTUDE DE LA RÉGLEMENTATION DES RECOURS DE TIERS

TITRE I

Différentes conceptions de l'assurance des recours de tiers et leurs conséquences	163
CHAPITRE PREMIER. — Les différentes conceptions	165
SECTION I. — Première conception : assurance distincte	166
SECTION II. — Deuxième conception : assimilation des recours de tiers aux avaries particulières ou en frais	169

SECTION III. — Troisième conception : compromis entre les deux premières conceptions	174
SECTION IV. — Explication de ces différentes con- ceptions et leurs effets sur la garantie donnée à l'armateur	185
SECTION V. — Défauts et remèdes de ces diverses conceptions	200
§ 1. — Défauts	201
§ 2. — Remèdes	204
CHAPITRE II. — Conséquences des diverses conceptions de l'assurance des recours de tiers	207
SECTION I. — Clause d'exclusion des risques de guerre	207
SECTION II. — Clause de franchise d'avaries	212
SECTION III. — Avis d'avaries et notification	229
SECTION IV. — Clause des mesures conservatoires et préservatrices	222
SECTION V. — Vice propre	225
TITRE II	
Recours de tiers assumés par les assureurs sur corps.....	229
CHAPITRE PREMIER. — Evénements générateurs de recours de tiers, dont les assureurs sont garants	231
SECTION I. — France, Italie et Pays-Bas	232
SECTION II. — Grande-Bretagne, Etats-Unis et Pays-Bas	253
SECTION III. — Allemagne et Pays scandinaves.	261
SECTION IV. — Pilotage, remorquage et assistance.	264

CHAPITRE II. — Réclamations à charge des assureurs 271

SECTION I. — Réclamations dont l'assuré a droit
au remboursement 271

SECTION II. — Réclamations dont la police exonère
les assureurs 276

§ 1. — Réclamations pour dommages cor-
porels 277

§ 2. — Réclamations des chargeurs du na-
vire assuré 285

§ 3. — Sommes dues pour enlèvement
d'épaves 291

CHAPITRE III. — Les Clubs de protection et d'indemnité. 295

TITRE III

Montant du recours de tiers 299

CHAPITRE PREMIER. — Manière dont la responsabilité de
l'assuré doit être établie 301

CHAPITRE II. — Personnes en jeu 307

SECTION I. — Auteur du dommage 307

SECTION II. — Personne à qui est payé le recours
de tiers 308

CHAPITRE III. — Montant du recours de tiers 323

SECTION I. — Abordage dans lequel le navire
assuré est seul en faute 324

SECTION II. — Abordage par faute commune 329

SECTION III. — Change 347

SECTION IV. — Contribution du fret aux recours
de tiers 348

TITRE IV

Mode de règlement et prescription	355
CHAPITRE PREMIER. — Action d'avarie ou délaissement.	357
CHAPITRE II. — Application des conditions de la police..	361
SECTION I. — Cumul de la retenue et de la franchise	361
§ 1. — Retenue et franchise	362
§ 2. — Retenue mais pas de franchise....	368
§ 3. — Franchise mais pas de retenue....	369
SECTION II. — Les frais	370
§ 1. — Angleterre, Etats-Unis, Belgique et Pays-Bas	371
§ 2. — Allemagne et Pays scandinaves....	374
§ 3. — France, Italie et Pays-Bas	375
CHAPITRE III. — Limite maximum de l'engagement des assureurs	387
SECTION I. — Assurance partielle et assurance insuffisante	387
SECTION II. — Maximum de l'engagement des assureurs	393
SECTION III. — Assurance sur excédent de recours de tiers	401
CHAPITRE IV. — Prescription	407
APPENDICE I. — Les recours de tiers dans l'assurance fluviale	409
§ 1. — Angleterre et Etats-Unis	411
§ 2. — France et Belgique	415
APPENDICE II. — Les recours de tiers dans l'assurance sur facultés	429

Bibliographie	437
Notes anonymes	443
Recueils de jurisprudence	444
Table des cas cités	446



BOSC FRÈRES, M. & L. RIOU

°° °° IMPRIMEURS-ÉDITEURS °° °°

°° 42, QUAI GAILLETON, 42 °°

°° °° °° °° LYON °° °° °° °°



